"Tərcümeyi-halımdan məlumdur ki, mənim atam da dəmiryolçu olubdur. Mən dəmiryolçu ailəsində böyümüşəm. Hələ uşaq ikən dəmir yollarının üzərində, nə qədər atamın yanında olmuşam. Hesab edirəm ki, dəmir yolunu həm bilirəm, həm də sevirəm".

Heydər Əliyev

"It is clear from my biography that my father was also a railway worker. I grew up in the family of a railway worker. Even as a child I was often with my father on the railway. I think that I know and love the railway".

Heydar Aliyev



İlham Əliyev

Azərbaycan Respublikasının Prezidenti

Ilham Aliyev

President of the Republic of Azerbaijan

“Azərbaycan dəmir yolu ölkəmizin ümumi tərəqqisinə uyğun şəkildə inkişaf edir”.

İlham Əliyev

“Azerbaijan railways are improving in line with the country’s overall development”.

Ilham Aliyev

Layihənin rəhbəri:
Cavid Qurbanov,
"Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC-nin sədri

Layihənin təşəbbüskarları və ideya müəllifləri:
Vüsal Aslanov,
"Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC-nin sədr müavini

Azadə Hüseynova,
Azərbaycan Respublikası Mədəniyyət və Turizm Nazirliyinin muzey işi və mədəniyyət sərvətlərinə nəzarət sektorunun müdiri

Əminə Məlikova, *s.f.d,*
İçərişəhər Muzey Mərkəzinin direktoru

Naidə Abbasova,
"ETİ" şirkətinin direktoru

Mətnin müəllifi və tərtibatçısı:
Səbuhi Əhmədov, *tarix üzrə fəlsəfə doktoru, dosent*

Elmi redaktor:
Nailə Vəlixanlı, *akademik*

Korrektorlar:
Aqşin Abdallı, Səadət İbrahimova

Məsləhətçi:
Natəvan Bayramova

Tərcüməçilər:
İan Peart, Səadət İbrahimova

Foto və sənədlər:
Azərbaycan Milli Arxiv İdarəsi

Müasir foto:
Elbrus Musayev

Dizayner:
Novruz Novruzov

Məsul katib:
Jalə Muradova

Texniki tərtibat:
Gülnar Səfərova

Fotomaterialların işlənməsi:
Jalə Muradova, Gülnar Səfərova

Project Director:
Javid Qurbanov
Chairman, Azerbaijan Railways CJSC

Initiators of Concept and Project:
Vusal Aslanov
Deputy Chairman, Azerbaijan Railways CJSC

Azada Huseynova
Head of Division for museum affairs and control over cultural resources, Ministry of Culture and Tourism of the Republic of Azerbaijan

Amina Melikova, *PhD Art*
Director of the Icherisheher Museum Center

Naida Abbasova
Director, ETI Company

Compiler and Writer of the Text:
Sabuhi Ahmadov, *PhD History, associate professor*

Academic Editor:
Naila Valikhanli, *Academician*

Correctors:
Aqshin Abdalli, Saadat Ibrahimova

Adviser:
Natavan Bayramova

Translators:
Ian Peart, Saadat Ibrahimova

Photographs and Documents:
Azerbaijan National Archive Administration

Contemporary Photographs:
Elbrus Musayev

Designer:
Novruz Novruzov

Executive Secretary:
Jale Muradova

Technical Layout:
Gulnar Safarova

Photographic Processing:
Jale Muradova, Gulnar Safarova

Xüsusi minnətdarlıq:
– Azərbaycan Respublikası Mədəniyyət və Turizm Nazirliyi;
– Azərbaycan Respublikası Dövlət Kino-Foto Sənədlər Arxivi;
– Milli Azərbaycan Tarixi Muzeyi;
– Azərbaycan Milli Elmlər Akademiyası Mərkəzi Elmi Kitabxanası;
– Azərbaycan Milli Kitabxanası.

Kitabda "Azərbaycan Dəmir Yolları" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin rəsmi mətbu orqanı "Azərbaycan dəmiryolçusu" qəzetinin (baş redaktoru Vasif Süleymanlı) materiallarından istifadə olunmuşdur.

Azərbaycan dəmir yolu. Tarixə nəzər. 2020. 236 səh.

Special thanks for materials used:
– Ministry of Culture and Tourism of the Republic of Azerbaijan;
– State Cinema-Photographic Documents Archive of the Azerbaijan Republic;
– Azerbaijan National History Museum;
– Azerbaijan Academy of Sciences' Central Academic Library;
– Azerbaijan National Library.

Also materials from "Azərbaycan dəmiryolçusu" (Azerbaijan Railway Worker) official publication of the "Azerbaijan Railways" CJSC (Chief Editor Vasif Suleymanli).

Azerbaijan Railways. A Historical Overview. 2020. 236 p.

"AZƏRBAYCAN DƏMİR YOLLARI" QAPALI SƏHMDAR CƏMİYYƏTİ

AZƏRBAYCAN DƏMİR YOLU

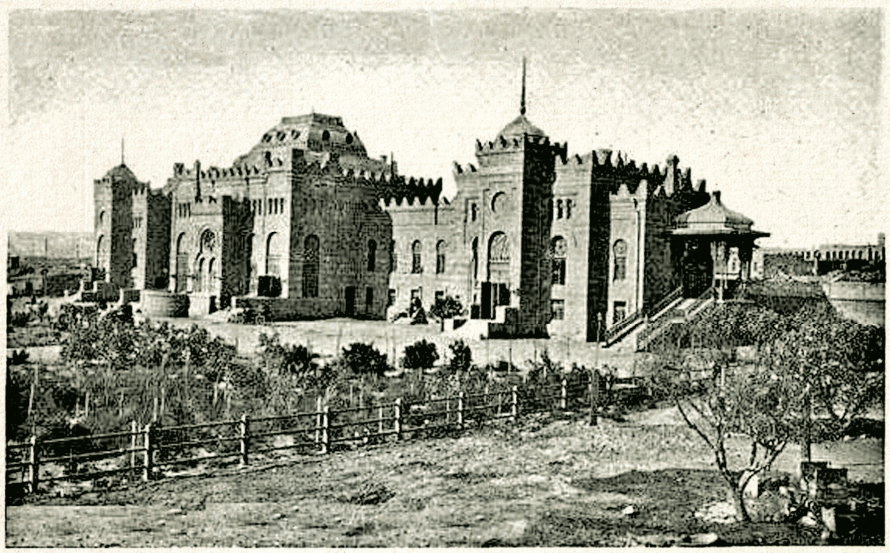
TARİXƏ NƏZƏR

AZERBAIJAN RAILWAYS

A HISTORICAL OVERVIEW

The Bay View Magazine

Vol. 23 FEBRUARY, 1916 No. 5



THE RUSSIAN RAILWAY STATION AT BAKU, METROPOLIS OF THE CASPIAN SEA

THE COASTS OF THE CASPIAN

By Trumbull White

REMOTE in miles and in time from the usual routes of American travelers in Europe, remote, indeed, from American thought and interest except as in increasing degree we are beginning to realize the nearness of all human affairs to ourselves, is the strange Caspian Sea.

And yet the Caspian, isolated as it seems, ancient as the classics in its history, of late years has leaped into modern importance. Industrially the seat of the only rival to the great American petroleum fields; commercially a link in the line of shipment for the bulk of Persian and central Asian trade; politically the highway by which Russia has moved on and on toward a gradual absorption of Persian territory and Persian power, certainly the Caspian is to be regarded.

And if there be those who in future travel care to wander so far from the usual paths, the novelty and the picturesque scenes of the journey will well repay the cost of time and money and the discomforts, which are few.

The Caspian Sea is not yet a Russian lake, but that condition is in effect commercially, and almost politically, even though the geographies do not show it. Only the southern shore of the great sea is Persian and Persian means virtually Russian in this region. Inasmuch as Persia has no merchant marine or navy, none but Russian vessels sail the Caspian. They dominate the commerce of the Persian cities on the sea front as truly as they do that of the Russian ports.

With an area of 169,381 square miles, or about five times the size of Lake Superior,—much more than all the Great Lakes combined—and ample depth of water, the Caspian is able to bear any volume of traffic

Bakının "Tiflis vağzalı": İngiltərə mətbuatında
Baku's "Tiflis station" in the English press

ÖN SÖZ



140 il əvvəl, 1880-ci ilin yanvar ayında Azərbaycanda ilk parovoz fiti çalındı, ilk qatar təkərlərinin taqqıltısı eşidildi. Bakı–Sabunçu–Suraxanı marşrutu ilə yola çıxan qatar Azərbaycan nəqliyyatı tarixində yeni dövrün – dəmir yolları dövrünün başlanmasını bəyan etdi. Çox keçmədi ki, qatarlar, vağzallar, yollar Azərbaycan peyzajının ayrılmaz hissəsinə çevrildi. Dəmir yolu xətləri Azərbaycanın hər yerinə uzandı, coğrafi baxımdan uzaq olan bölgələri bir-birinə və eyni vaxtda mərkəzə – Bakıya bağladı. Bir müddət sonra ölkəmizin dəmir yolları qonşu regionlarla birləşdirildi, Xəzəri Qara dənizlə, Şimali Cənubla bağladı.

Dəmir yolları yalnız nəqliyyat tarixində deyil, Azərbaycanın iqtisadiyyat, mədəniyyət, hətta milli oyanış tarixində xüsusi rol oynamışdır.

Əsası ulu öndər Heydər Əliyev tərəfindən qoyulan azərbaycançılıq məfkurəsinin inkişaf etdiyi bir dövrdə azərbaycanlılar öz tarixi keçmişlərinin öyrənilməsinə xüsusi maraq göstərirlər. Digər tərəfdən Azərbaycan dəmir yolları bu gün dünya miqyaslı nəqliyyat layihələrinin, qlobal marşrutların vacib tərkib hissəsi, əhəmiyyətli iştirakçısıdır. Belə şəraitdə Azərbaycan dəmir yollarının keçdiyi uzun, çətin, keşməkeşli, lakin eyni zamanda şərəfli yolu işıqlandıran əsərə xüsusi ehtiyac var.

Bu günün tarixi bu gün yazılmalıdır. Tarixi həqiqətlərin olduğu kimi yaddaşlara köçürülməsi üçün uzun illər maneələr, süni əngəllər yaradılıb. Bu, imperiya siyasəti idi. Sovetlər imperiyası xalqların azadlıq ideyalarının qarşısını almaq üçün bütün imkanlarından istifadə edirdi. Nəticədə yanlış tarix yaranır və yaxud tarixi həqiqətlər gizlədilirdi. Elə buna görə də hər hansı bir sahənin tarixini yazanda min bir çətinliklə qarşılaşır, bəzən tarixin böyük bir hissəsinin itirilmiş olduğunu görürük.

Təbii ki, nə vaxtsa bütün həqiqətlərin üzə çıxması üçün münbit şərait lazım idi. Azərbaycan Respublikası 1991-ci il oktyabrın 18-də müstəqilliyini bərpa edəndən sonra tarixin qaranlıq məqamları üzə çıxmağa başladı. Hər bir şeyi öz adı ilə çağırmaq, keçmişdə saxtalaşdırılmış həqiqətləri üzə çıxarmaq zamanı gəldi.

"Azərbaycan Dəmir Yolları" Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti tərəfindən hazırlanmış "Azərbaycan dəmir yolu. Tarixə nəzər" kitabı dəmir yollarımızın tarixini xronoloji ardıcıllıqla, tam və dolğun şəkildə əks etdirən ilk əsərdir.

Kitabda Azərbaycan dəmir yollarının tarixinin ən vacib məqamları işıqlandırılmışdır. XIX əsrin ortalarında Azərbaycanda dəmir yollarının inşası ilə bağlı başlanan qızğın mübahisələr, başda Hacı Zeynalabdin Tağıyev olan milli burjuaziya və ziyalılarımızın tərəqqi vasitəsi kimi qəbul etdikləri dəmir yolları uğrunda apardıqları mübarizə kitabın ilk paraqraflarında göstərilib. İlk xətlərin açılışından sonra dəmir yollarının Azərbaycanın bütün inzibati və iqtisadi mərkəzlərini bir-biri ilə birləşdirməsi xüsusi işıqlandırılıb. Qeyd etmək lazımdır ki, Azərbaycan dəmir yollarının Rusiya imperiyasının digər regionlarına qədər uzadılması ilk dəfə olaraq Azərbaycan mallarının kütləvi şəkildə Rusiya, oradan isə dünya bazarlarına çıxarılmasına təkan verdi. Beləliklə, məhz dəmir yolları XIX əsrin sonu – XX əsrin əvvəllərində Azərbaycan iqtisadiyyatına qlobal miqyas vermiş oldu. Təsadüfi deyil ki, Azərbaycanda milli mətbuatın banisi, milli ideologiya uğrunda mübarizlərdən biri olmuş Həsən bəy Zərdabi bu dövrdə Azərbaycanın inkişafına güclü təkan verəcək amillər sırasında iki amili göstərmişdir: neft sənayesinin yaradılmasını və dəmir yollarının inkişafını. Zaman göstərdi ki, görkəmli ədib haqlı imiş. Dəmir yolları Azərbaycan iqtisadiyyatının inkişafında olduqca böyük rol oynamaqla bərabər, digər sahələrin də inkişafına müsbət təsir etmişdir. Körpülər, tunellər, vağzalların inşası ilə memarlıq və yol infrastrukturu inkişaf edir, stansiyalar ətrafında yaşayış məntəqələrinin yaranması ilə urbanistik və demoqrafik proseslərə təsir göstərilirdi.

Dövrün yaratdığı əngəllərə baxmayaraq artıq XIX əsrin ikinci yarısında ilk milli dəmiryolçu kadrlar hazırlanmış, onlar istər nəzəri, istərsə də praktiki baxımdan ölkə nəqliyyatının inkişafına təsir göstərmişlər.

Azərbaycan dəmir yollarının inkişafında xüsusi yer Azərbaycan xalqının ümummilli lideri Heydər Əliyevin adı ilə bağlıdır. Hər bir xalqın tarixində elə şəxsiyyətlər var ki, onların adları və əməlləri həmişə qürur və ləyaqət rəmzi kimi yad olunur. Heydər Əliyev Azərbaycan xalqının tarixində belə şəxsiyyətlərdəndir. Onun respublikaya rəhbərlik etdiyi ilk dövrdə, eləcə də SSRİ hökumətində tutduğu rəhbər vəzifələrdə olduğu zaman Azərbaycan dəmir yolları üçün etdikləri əvəzsizdir.

Heydər Əliyevin respublika rəhbərliyinə qayıdışından sonra həyata keçirdiyi kompleks tədbirlər Ermənistanın Azərbaycana qarşı təcavüzü nəticəsində, eləcə də 1991–1993-cü illərdə respublika rəhbərliyində olmuş səriştəsiz şəxslərin fəaliyyətsizliyi sayəsində tənəzzül keçirən dəmir yollarını dirçəltdi, onlara ikinci həyat verdi.

Ulu öndərin yolunun davamçısı, Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin təşəbbüsü və qayğısı sayəsində Azərbaycan dəmir yollarında inqilabi dəyişikliklər başlamışdır. Azərbaycan dəmir yollarının dövrün tələblərinə cavab verən ən müasir texnika ilə təchiz olunması, dəmir yolu xətlərinin dəyişdirilməsi, müasir vağzal binalarının inşa olunması kimi irihəcmli işlər xüsusi vurğulanmalıdır. Beynəlxalq və regional nəqliyyat layihələrində Azərbaycan dəmir yollarının iştirakı onların nüfuzu və əhəmiyyətindən xəbər verir.

Beləliklə, oxuculara təqdim edilən "Azərbaycan dəmir yolu. Tarixə nəzər" kitabı Azərbaycan dəmir yollarının dünəni, bu günü və sabahı haqqında məlumat verir.

Cavid Qurbanov,
"Azərbaycan Dəmir Yolları"
Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin sədri

FOREWORD

The first whistle from a steam engine and first tapping of train wheels were heard in Azerbaijan 140 years ago, in January 1880. The train that departed on the Baku–Sabunchu–Surakhany route announced the beginning of a new era – the era of the railway in the history of Azerbaijan's transport. Soon trains, train stations and railways were inseparable ingredients of its landscapes. Railways were run to every part of Azerbaijan and connected regions that were geographically far distant, as well as to Baku. After some time the railways of our country connected it to the neighbouring regions; linking Caspian Sea to Black Sea and north to south.

Railways were important not only to history of Azerbaijani transport, but also to the history of its economy, culture and even its national awakening.

In the age of the ideology of Azerbaijanism, founded by the great leader Heydar Aliyev, the people of the country expressed great interest in learning about their past. On the other hand, Azerbaijan railways are part of and important participant in projects to develop international transport and global routes. In such circumstances, there is demand for a book highlighting the long, complex and troubled, but glorious road.

The history of today must be written today. For many years, artificial barriers and obstacles were created in the way of recalling historical facts as they were. That was an imperial policy. The Soviet Empire employed every means of preventing freedom of ideas. As a result, a distorted history was formed, or historical facts hidden. Thus we encounter thousands of difficulties and sometimes realise that much has been lost when we write some aspect of history.

Of course, an environment conducive to the emergence of all evidence would be necessary one day. Following the re-establishment of independence for the Republic of Azerbaijan on 18 October 1991, the dark sides of history were revealed. It was time to call all events by their true names and reveal the falsifications of the past.

Azerbaijan Railways. A Look at the History, prepared by the Azerbaijan Railways Closed Stock Company, is a book that reflects the history of our railways fully and substantially, and in chronological order.

The book highlights the most important points in this history. The heated debates that began with the construction of Azerbaijan's railways in the middle of the 19th century and the struggles for those railways to be accepted as a means of progress by our national bourgeoisie and intelligentsia under Haji Zeynalabdin Taghiyev, is described in the first paragraphs of the book. The fact that with the opening of the first lines the railways connected all the administrative and economic centres of Azerbaijan is particularly underlined. Notably, the extension of

Azerbaijan's railways to other regions of the Russian Empire gave a massive impetus to the delivery of its goods, first to Russia and then to the global market. Thus, it was the railways that gave a global character to the economy by the end of the 19th, beginning of the 20th century. It was no accident that Hasan bey Zardabi, founder of the Azerbaijani national media and fighter for a national ideology, pointed to two of the factors that would further significantly the country's development in this period: the creation of an oil industry and the development of railways. Time has proved the prominent writer to be right. As well as being crucial to the development of the economy, the railways have also impacted positively on the development of other fields. With the construction of bridges, tunnels and stations, architecture and road infrastructure also developed and the establishment of residential settlements around the stations boosted urbanisation and demographic processes.

Despite the barriers created in that period, the first national railway specialists were trained in the second half of the 19th century and they furthered the development of a national transportation system, both theoretically and practically.

A special place in the development of Azerbaijan railways is reserved for the name of national leader Heydar Aliyev. There are people in the destiny of every nation whose names and deeds are always recalled as symbols of pride and merit. Heydar Aliyev is one such person in the history of the Azerbaijani people. His actions regarding the railways of Azerbaijan when he first became the leader of the republic, as well as during his high office in the USSR government, are irreplaceable.

The complex measures that Heydar Aliyev implemented on his return to government leadership revived and breathed new life into a railway network in crisis as a result of Armenia's invasion of Azerbaijan, as well as the replacing the inactivity of incompetents in the republic's administration of 1991-1993.

Thanks to the initiative and attention of the national leader's successor, President Ilham Aliyev, revolutionary change has begun within the railways of Azerbaijan. Large scale works like the provision of modern technology to meet the requirements of a new era, changing the railway lines and building modern train stations are to highlighted. Azerbaijan railways' participation in international and regional transportation projects are evidence of their prestige and importance.

Thus, this book Azerbaijan Railways. A Look at the History informs us of the yesterday, today and tomorrow of Azerbaijan railways.

Javid Qurbanov,
Chairman of the Azerbaijan Railways
Closed Joint-Stock Company

AZƏRBAYCAN DƏMİR YOLU TARİXİNƏ HƏSR OLUNMUŞ DƏYƏRLİ ƏSƏR

"Azərbaycan Dəmir Yolları" Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti tərəfindən hazırlanan "Azərbaycan dəmir yolu. Tarixə nəzər" kitabı vətən tarixşünaslığında indiyədək öz həllini tapmayan bir mövzuya həsr olunmuşdur. İlk qatarı 1880-ci ildə işə salınan dəmir yolları qovşağı ölkə ərazisində kommunikasiyanın qurulmasında, sənayenin, ticarətin, şəhərsalmanın inkişafında, hətta milli ziyalı kadrların hazırlanmasında özünəməxsus xüsusi rol oynadığından onun keçdiyi tarixi yolun öyrənilməsi olduqca aktual problem kimi qiymətləndirilir.

Müəllifi tarix üzrə fəlsəfə doktoru Səbuhi Əhmədov olan bu kitab xronoloji prinsip əsasında qurulmuş, istifadə olunan müxtəlif tədqiqat metodları Azərbaycan dəmir yollarının təkamül xəttini müəyyən etməyə imkan vermişdir. Müəllif əsərin yazılışı əsnasında çoxsaylı elmi və texniki ədəbiyyatdan, arxiv və muzey materiallarından istifadə etmiş, nəticədə tarixi baxımdan dürüst faktlarla zəngin maraqlı tədqiqat işi meydana gəlmişdir.

Kitabın birinci fəslində dəmir yolları ilə bağlı ilk layihələr təhlil olunmuş, dəmir yollarının çəkilməsi, regional və qlobal marşrutlara qoşulması, dəmir yolu vağzallarının inşa olunması məsələləri haqqında məlumat verilmişdir. Həmin fəsildə 1880–1914-cü illərdə ilk azərbaycanlı dəmiryolçu kadrların hazırlanması, onların ölkə nəqliyyatının inkişafına verdiyi töhfənin araşdırılmasına dair məlumat xüsusi maraq doğurur. İkinci fəsildə müəllif 1914–1920-ci illərdə Azərbaycan dəmir yollarının inkişafını tədqiq edir, Azərbaycan Cümhuriyyətinin nəqliyyat quruculuğu sahəsində gördüyü işlərin əhəmiyyətindən bəhs edir. Kitabın üçüncü fəslində 1920–1968-ci illərdə ölkənin dəmir yolu sistemində baş vermiş proseslər, texniki və struktur yenilikləri, faşizm üzərində qələbəyə Azərbaycan dəmiryolçularının verdiyi töhfə göstərilmişdir. "1969–1988-ci illər – Azərbaycan dəmir yollarının texniki tərəqqi və hərtərəfli inkişaf dövrü" adlanan dördüncü fəsildə ümummilli lider Heydər Əliyevin respublika rəhbərliyində olduğu dövrdə gördüyü işlər, hökumətin dəmir yolu sahəsində həyata keçirdiyi layihələr öz əksini tapmışdır. Beşinci fəsildə 1993–2003-cü illərdə Azərbaycan dəmir yolları sistemində baş vermiş dəyişikliklər, eləcə də Ermənistanın Azərbaycana qarşı apardığı elan olunmamış müharibə nəticəsində ölkənin dəmir yollarına vurulmuş külli miqdarda ziyan göstərilir, vətənin müdafiəsinə qalxmış dəmiryolçuların cəsurluğundan bəhs olunur. Burada Heydər Əliyevin respublika rəhbərliyinə qayıdışından sonra Azərbaycan dəmir yollarında baş vermiş müsbət proseslər də ətraflı təhlil edilmişdir. "Azərbaycan dəmir yolları bu gün və sabah" adlanan altıncı fəsildə Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin qayğısı sayəsində dəmir yolları sisteminin texniki baxımdan yenidən qurulması, ən müasir texnika və avadanlıqla təchiz olunması, struktur dəyişiklikləri, Azərbaycan dəmir yollarının beynəlxalq nəqliyyat layihələrində iştirakı kimi məsələlər

öz əksini tapmışdır. Onu da qeyd etməliyik ki, kitabda bütün fəsil və paraqraflara müvafiq xəritə, sxem, diaqram, ümumilikdə 250-dən artıq fotoşəkil əlavə olunmuşdur; bu isə verilən məlumatları əyani olaraq təsdiqləyən qiymətli material rolunu oynayır.

Kitabda toplanmış məlumat müxtəlif xarakterli təbliğat bukletləri və broşürlərin hazırlanmasında, eləcə də müvafiq muzey ekspozisiyasının qurulmasında istifadə oluna bilər.

S.Əhmədovun "Azərbaycan dəmir yolu. Tarixə nəzər" kitabı ilə tanışlıq bu il 137 yaşını qeyd edən Azərbaycan dəmir yolu nəqliyyatının uzun və şərəfli tarixi yol keçdiyini bir daha təsdiq edir. Əminəm ki, məhz bu kitab dəmir yolu tariximizin geniş oxucu kütləsinə çatdırılması kimi məsul vəzifəni ləyaqətlə yerinə yetirəcəkdir. Kitabın təkcə Azərbaycan dilində deyil, ingilis dilində də hazırlanması, sözsüz ki, xarici oxucularda ölkə iqtisadiyyatının və mədəniyyətinin mühüm sahəsi olan Azərbaycan dəmir yolları haqqında dolğun və dürüst təəssürat yarada biləcəkdir.

Nailə Vəlixanlı,
AMEA Milli Azərbaycan Tarixi Muzeyinin direktoru, Əməkdar elm xadimi, akademik

A VALUABLE WORK ON THE HISTORY OF AZERBAIJAN RAILWAYS

The book "Azerbaijan Railways. A History overview" prepared by the Azerbaijan Railways Closed Joint Stock Company is devoted to a topic previously unresolved in the nation's history. The railway network, whose first train ran in 1880, played a unique and specific role in building communications and development of the country's industry, trade and urbanisation, as well as in the raising of well-educated local specialists, may be assessed as very pertinent to any study of Azerbaijan's historical trajectory.

This book, authored by Sabuhi Ahmadov PhD History, is structured chronologically and the various research methods used facilitate understanding of the evolution of Azerbaijan railways. The author has used a wealth of scientific and

technical literature, archive and museum materials in writing this book resulting in the emergence of an interesting research work rich in honest historical fact.

The first railway projects are analysed in the book's first chapter and information is given about the construction of the railways and stations and connection to regional and global routes. It tells of the raising of the first railway specialists here from 1880-1914 and their contributions to the development of a transport system in the country are particularly interesting in this chapter. In the second chapter, the author analyses the development of Azerbaijan railways from 1914-1920 and talks of the importance of the Azerbaijan Republic's work to build the transportation system. The processes undertaken in the railway system from 1920-1968, the technical and structural innovations and contributions by Azerbaijan's railway workers to the victory over fascism are discussed in the third chapter of the book. Work done during the reign of national leader Heydar Aliyev and the government railway projects implemented are reflected in the fourth chapter: 1969-1988 – a period of technical progress and comprehensive development for Azerbaijan Railways. Changes to the railway system of Azerbaijan between 1992 and 2003, as well as the mass destructions of the railways network as a result of the undeclared war by Armenia on Azerbaijan and the bravery of railway workers fighting for the defence of the motherland are discussed in the fifth chapter. The positive developments in Azerbaijan's railways following the return of Heydar Aliyev to leadership of the republic are also analysed here in detail. These include the presidential support for the technical reconstruction of the railway system, its provision with the latest technology and equipment, the structural changes and participation by Azerbaijan railways in international transportation projects are reflected in the sixth chapter called: Azerbaijan Railways today and tomorrow. It is also notable that maps, schemes, diagrams and over 250 photographs, relevant to each chapter and paragraph, are included in the book and are precious materials visually supporting the information provided.

The information assembled in this book may be used for preparing promotional booklets and brochures, as well as for creating museum expositions.

The introduction to Ahmadov's Azerbaijan Railways. A Look at the History proves the long and glorious historical route taken by Azerbaijan's railway transportation, which celebrates its 137th anniversary this year. This book will surely undertake the responsible task of delivering the history of our railways to a mass readership. The fact that the book is not only in Azerbaijani, but also in English, will certainly make a solid and honest impression on foreign readers about Azerbaijan's railways, such an important aspect of the country's economy and culture.

Naila Valikhanli,
Honoured Science Worker, academician
Director, ANAS National Azerbaijan History Museum

MÜNDƏRİCAT

CONTENTS

I FƏSİL



CHAPTER I

AZƏRBAYCAN DƏMİR YOLLARI 1880–1914-cü İLLƏRDƏ 17
AZERBAIJAN RAILWAYS 1880–1914

İlk layihələr, ilk yollar 18
First projects, first tracks

Regional və ümumimperiya xətlərinə çıxış 25
Access to regional and all-empire lines

Bakının sərnişin vağzalı 30
Baku passenger station

Azərbaycandakı sənaye müəssisələrinin dəmir yolları. XX əsrin əvvəllərində dəmir yollarının Azərbaycanın inkişafına təsiri 35
Industrial Railways run by Azerbaijani Enterprises. Railways' impact on the development of Azerbaijan, early 20th century

1880–1914-cü illərdə Azərbaycan dəmir yollarında milli kadrlar 42
Local staffing of Azerbaijan railways 1880–1914

Dəmir yolları tarixindən maraqlı faktlar 50
Interesting facts from railroad history

II FƏSİL



CHAPTER II

AZƏRBAYCAN DƏMİR YOLLARI 1914–1920-ci İLLƏRDƏ 55
AZERBAIJAN RAILWAYS 1914–1920

Azərbaycan dəmir yolları I Dünya müharibəsi illərində 56
Azerbaijan railways during World War I

1918-ci il – "dəmir yolları üzərində müharibə" 60
1918 – "A fight by rail"

1918–1920-ci illərdə Azərbaycan dəmir yollarının inkişafı 64
The development of Azerbaijan railways 1918–1920

Dəmir yolları tarixindən maraqlı faktlar 74
Interesting facts from railroad history

III FƏSİL



CHAPTER III

AZƏRBAYCAN DƏMİR YOLLARI 1920–1968-ci İLLƏRDƏ 77
AZERBAIJAN RAILWAYS 1920–1968

XX əsrin 20-ci illərində dəmir yollarının bərpası 78
Restoration of the railways in the 1920s

Abşeronda SSRİ-nin ilk elektrik dəmir yolu xəttinin açılışı 86
Opening the USSR's first electric railway in Absheron

XX əsrin 30-cu illərində dəmir yollarında yenidənqurma işləri 91
Renovation works on the railways in the 1930s

Azərbaycan dəmir yolları 1941–1945-ci illərdə 100
Azerbaijan railways 1941–1945

Azərbaycan dəmir yolları 1945–1968-ci illərdə 109
Azerbaijan railways 1945–1968

Dəmir yolları tarixindən maraqlı faktlar 128
Interesting facts from railroad history

IV FƏSİL



CHAPTER IV

1969–1988-ci İLLƏR – AZƏRBAYCAN DƏMİR YOLLARININ TEXNİKİ TƏRƏQQİ və HƏRTƏRƏFLİ İNKİŞAF DÖVRÜ 131

1969–1988 – A PERIOD OF TECHNICAL PROGRESS AND COMPREHENSIVE DEVELOPMENT FOR AZERBAIJAN RAILWAYS

Dəmir yolları tarixindən maraqlı faktlar 150
Interesting facts from railroad history

V FƏSİL



CHAPTER V

AZƏRBAYCAN DƏMİR YOLLARI MÜSTƏQİLLİK İLLƏRİNDƏ 155

AZERBAIJAN RAILWAYS DURING THE YEARS OF INDEPENDENCE

Azərbaycan dəmir yollarında tənəzzül 156
Decline on Azerbaijan railways

Azərbaycan dəmir yolları 1993–2003-cü illərdə: tənəzzüldən dirçəlişə 169
Azerbaijan railways 1993–2003: from decline to revival

Dəmir yolları tarixindən maraqlı faktlar 180
Interesting facts from railroad history

VI FƏSİL



CHAPTER VI

AZƏRBAYCAN DƏMİR YOLLARI BU GÜN və SABAH 181

AZERBAIJAN RAILWAYS TODAY AND TOMORROW



I FƏSİL

CHAPTER I

AZƏRBAYCAN DƏMİR YOLLARI 1880–1914-cü İLLƏRDƏ

AZERBAIJAN RAILWAYS 1880–1914

İLK LAYİHƏLƏR, İLK YOLLAR

FIRST PROJECTS, FIRST TRACKS

Azərbaycanda dəmir yollarının yaranma tarixi onun neft sənayesi tarixi ilə bağlıdır.

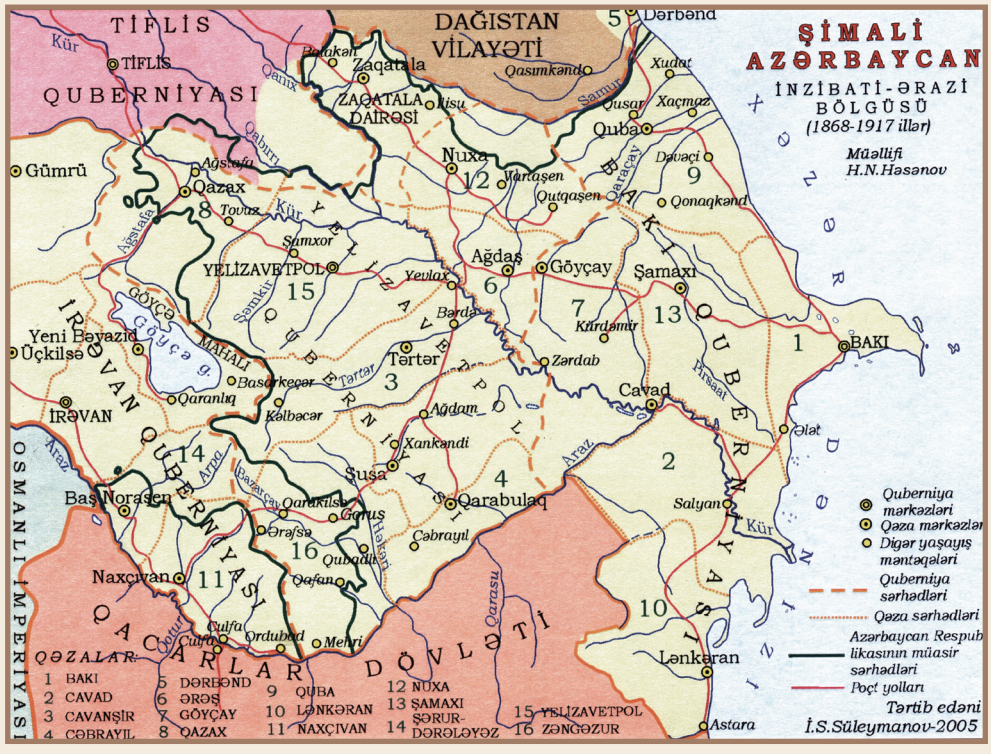
Belə ki, 1828-ci ildən Şimali Azərbaycan Rusiya imperiyasının tərkibində idi. Bu dövrdə Abşerondakı neftçıxarma rayonlarından neftin Bakı neftayırma zavodlarına və Xəzər dənizi vasitəsilə Rusiyanın mərkəzi rayonlarına daşınması qədim dövrlərdə olduğu kimi, karvan üsulu ilə, taxta çəlləklərdə və tuluqlarda həyata keçirilirdi.

Qeyd etmək lazımdır ki, Rusiya imperiyasının mərkəzi bölgələrində ilk

The history of the formation of Azerbaijan's railways is connected with the history of its oil industry.

Thus, Northern Azerbaijan was part of the Russian Empire since 1828. In this period, oil was transported from the wells of Absheron to Baku's oil refineries and on to the central regions of Russia via the Caspian Sea caravan-style in wooden barrels and wineskins, as in ancient times.

It is notable that although the construction of railways began in central Russia in the 1830s, in regions includ-



Azərbaycan 1868–1917-ci illərdə. Xəritə AMEA A.Bakıxanov adına Tarix İnstitutu tərəfindən tərtib olunub

Azerbaijan 1868–1917. Map compiled by the ANAS A.Bakikhanov Institute of History

dəmir yollarının inşasına XIX əsrin 30-cu illərində başlansa da, əyalətlərdə, o cümlədən Azərbaycanda bu məsələ yubadılırdı. Belə ki, XIX əsrin 30-cu illərində admiral, qraf Nikolay Semyonoviç Mordvinov (1754–1845) Bakı, Tiflis və Poti arasında dəmir yolunun inşası məsələsini hərbi-strateji baxımdan vacib məsələ kimi irəli sürmüşdür. İqtisadçı, qraf Nikolay Nikolayeviç Muravyov (1809–1881) çara göndərdiyi təklifdə yazırdı: "Zaqafqaziyanın Kür çayının suları bizim Neva çayı ilə qovuşmalıdır... Sankt-Peterburqdan Tiflisə qədər, əlbəttə ki, parovozlarla getmək mümkün olsun". Oxşar ideyalar sərhəd xidməti zabiti kapitan Pirke, istefada olan kapitan Q.Lyubanski, kapitan-leytenant B.İ.Statkovski tərəfindən layihə və məqalələrdə səsləndirilmişdir.

Vəziyyət XIX əsrin 2-ci yarısında dəyişməyə başlamışdır. Neftin çəlləkli arabalarda köhnə daşıma üsulları artan tələbata cavab vermirdi, üstəlik, təhlükəli, həm də çox bahalı idi. Belə ki, 1 pud neftin çıxarılması 4 qəpiyə başa gəlirdisə, onun 20–25 km məsafəyə daşınmasına 8–9 qəpik sərf olunurdu. 1880-ci illərdə Bakı şəhərinin müəssisələri və əhali istehsal olunan neftin yalnız 5%-ni istifadə edirdi. Yerdə qalan neftin daşınmaması və ya ləng daşınması problemi getdikcə böyüyür və iqtisadi baxımdan ziyan vururdu. 1880–1881-ci illərdə Bakıda o qədər neft çıxarılmışdı ki, 25 mln. puddan artıq neft dənizə tökülmüş və ya yandırılmışdı.

1857-ci ildə general-leytenant Stepan Aleksandroviç Xrulyov (1807–1870) tərəfindən tərtib edilən məruzədə Zaqafqaziyada dəmir yolunun inşası məsələsinə hərbi-strateji baxımdan yanaşıldı. General Zaqafqaziyada dəmir yolunun inşası üçün fərdi şirkətin yaradılması təklifini irəli sürdü.

1857-ci ildə Rusiya imperatorunun Qafqazdakı canişini, infanteriya

ing Azerbaijan this process was delayed. Thus, in the 1830s the admiral Count Nikolai Semyonovich Mordvinov (1754–1845) had proposed the construction of a railway between Baku, Tiflis and Poti as an important issue from a military-strategic perspective.

The economist Count Nikolai Nikolayevich Muravyov (1809–1881) wrote in a proposal to the Tsar that "the waters of the river Kur in Transcaucasia must meet our River Neva … of course it must be made possible to travel to Tiflis from Saint-Petersburg by steam engine". Border service officer Pirke, retired captain Q.Lyubanski and Captain-Lieutenant B.I.Statkovski included similar ideas in projects and articles.

The situation changed in the second half of the 19th century. Carrying oil in buckets by cart did not meet the increasing demand as well as being dangerous. Carrying Baku oil in carts was also very expensive. It cost 4 qapiks to extract one pood of oil, and transporting it for 20-25 km might cost 8-9 qapiks. In the 1880s, the enterprises and people of Baku used only 5% of the oil extracted. The problem of slow, or non-transportation of the remaining oil was a growing problem, with economic consequences. So much oil was extracted in Baku from 1880-1881 that more than 25 million poods were either dumped in the sea or burnt.

A military-strategic perspective on building a railway in Transcaucasia was applied in a report by General-Lieutenant Stepan Alexandrovich Khrulyov (1807–1870) in 1857. The general proposed the establishment of a private company to construct the railway.

In 1857, Duke Alexander Ivanovich Baryatinski (1815–1879), the Russian Empire's governor of the Caucasus, and infantry general presented a



General S.A.Xrulyov. 1865-ci il

General S.A.Khrulyov, 1865



Knyaz A.İ.Baryatinski. 1862-ci il

Duke A.I.Baryatinski, 1862

generalı knyaz Aleksandr İvanoviç Baryatinski (1815–1879) imperator II Aleksandra "Zaqafqaziya diyarında dəmir yolu və imtiyazlı ticarət haqqında" adlı məruzə təqdim etmiş, Xəzər dənizi ilə Qara dəniz arasında dəmir yolunun inşası məsələsinin imperiyanın iqtisadiyyatının inkişafı üçün əhəmiyyətini hərtərəfli əsaslandırmışdır. Məruzənin birinci hissəsində yolun hərbi-strateji, ikinci hissəsində iqtisadi üstünlükləri göstərilmişdir. Knyaz vurğulayırdı: "Zaqafqaziya dünyanın iki hissəsinin kəsişməsində, sanki azad ümumdünya ticarət yeri kimi yerləşir. Rusiya hökumətinin regionda yarıməsrlik hakimiyyəti müddətində dağların o tərəfindəki vilayətlər dövlət üçün yalnız siyasi baxımdan vacib olub, halbuki bu diyar öz yerli istehsalı ilə imperiyanın ən varlı hissəsi ola bilər... Bu ölkənin bərpası onun coğrafi mahiyyətini təşkil edən ticarətsiz mümkün deyil. Zaqafqaziyanı qadağan tarifləri ilə çəpərləmək əvəzinə Rusiya həm region, həm də özü üçün Qafqaz boğazını XIX əsrin tələbatlarına uyğun olan dünya ticarətinin böyük yoluna çevirməlidir: Rusiya regionu relslərlə kəsməli və məhdudlaşdırıcı tariflərdən azad etməlidir". 1859-cu ilin iyununda A.İ.Baryatinski Şamaxı hərbi qubernatoruna yazırdı: "Bakının dəniz sahilində mövqeyi, burada limanın qurulması, gələcək dəmir yolu – hansındakı Bakı ilk çıxış məntəqəsi olacaq – şübhəsiz, qısa müddətdə onu əhəmiyyətli liman şəhərinə çevirəcək".

1861-ci ildə Zaqafqaziyada dəmir yolunun inşası ideyası rəsmi strukturlar tərəfindən dəstəkləndi. Dəmir yolunun inşasının ilkin sənəd, sxem və layihələri hazırlandı. 1861-ci ildə müəllifi mühəndis Belli olan ilk tam tərtib edilmiş layihə müzakirəyə çıxarıldı. Layihəyə əsasən Şamaxı–Mingəçevir–Tiflis–Qori–Kutaisi dəmir yolu inşa olunmalı idi.

report "On the railway and preferential trade in Transcaucasia" to Tsar Alexander II and explained the importance and comprehensive benefits of building a railway between the Caspian and Black Seas for the development of the empire's economy. The first part of the report concerned the military-strategic benefits, and the second the economic advantages. The Duke emphasized: "Transcaucasia is at the intersection of two worlds, almost a global trade centre. During Russia's fifty-year rule of the region, the areas on the far side of the mountains have only had political importance for the state, however, with its local produce this region can become the wealthiest part of the empire… Reconstruction of this country is impossible without trade, which puts it on the map. Instead of fencing Transcaucasia off with restrictive tariffs, Russia must make the Caucasus, between its two seas, a main global trade route for the 19th century, for both the region and itself: Russia must criss-cross the region with rails and free it from suffocating tariffs". Baryatinski wrote to the military governor of Shamakhi in June 1859: "Baku's location on the sea coast, building a port here and the future railway, on which Baku will be the terminus, will no doubt soon make it an important port city".

The idea of building a railway in Transcaucasia was supported by the authorities in 1861. Initial documents, layouts and projects for railway construction were created. In 1861 the first fully compiled project, authored by engineer Belli, was discussed. The project proposed building a railway along the route Shamakhi–Mingachevir–Tiflis–Qori–Kutaisi. The project was rejected as too expensive and for not including Baku.

Lakin layihənin bahalı olması, üstəlik, marşrutun Bakıya qədər çatdırılmaması səbəbindən o qəbul olunmadı.

İmperatorun qardaşı, böyük knyaz Mixail Nikolayeviç Romanov (1832–1909) 1864-cü il yanvarın 7-də imperator II Aleksandra (1818–1881) göndərdiyi raportda yazırdı: "Qafqazı təkcə inzibati cəhətdən deyil, həm də iqtisadi cəhətdən Rusiyaya yaxınlaşdırmaq, onu Mərkəzi Rusiyadan ayıran məsafəni qısaltmaq lazımdır ki, bunu da yalnız dəmir yolunun çəkilməsi vasitəsilə etmək olar... Belə yol Zaqafqaziyanı həmişəlik olaraq möhkəm və ayrılmaz tellərlə bağlaya bilər: Qafqaz yaxın gələcəkdə ayrıca ölkə deyil, Rusiyanın Asiya sərhədlərində davamı kimi mövcud ola bilər".

Mövcud yolların istismarı, həmçinin yeni yolların inşasına nəzarət 1865-ci ildə yaradılmış Rusiya Yollar Nazirliyinə tapşırıldı. Əsaslı müzakirə edilən

The Tsar's brother, Grand Duke Mikhail Nikolayevich Romanov (1832–1909) wrote in his report to Tsar Alexander II (1818–1881) on 7 January 1864: "It is necessary to bring the Caucasus closer to Russia, not only for administrative reasons, but also economically, and to shorten the distance separating it from central Russia and this can only be achieved by laying railways… This can bind Transcaucasia forever with inseparable ties: the Caucasus could soon exist not as a separate country, but as an extension of Russia's Asian borders".

The exploitation of existing routes, as well as building new ones was assigned to Russia's Ministry of Transport, created in 1865. The author of the next project discussed in detail was an English engineer named Gobb. This proposed building a line from Baku–Yevlakh–Yelizavetpol (Ganja)–

Neftin kanistrlərlə Bakı buxtasında gəmilərə gətirilməsi (fraqment). Rəssam V.Vereşşagin. 1872-ci il

Carrying oil in crates to ships in Baku bay (fragment). Artist V.Vereshchagin, 1872





Hacı Zeynalabdin Tağıyev. 1895-ci il

Haji Zeynalabdin Taghiyev, 1895

növbəti layihənin müəllifi əslən ingilis olan mühəndis Qobb idi. Layihədə Bakı–Yevlax–Yelizavetpol (Gəncə)–Ağstafa–Tiflis marşrutu üzrə yolun çəkilməsi göstərilmişdir. Qobbun layihəsi kifayət qədər ucuz olduğundan məhz o, Zaqafqaziya dəmir yolunun əsas layihəsi kimi 1865-ci ildə təsdiqləndi.

1872-ci il oktyabrın 10-da Poti–Tiflis xətti üzrə qatarların hərəkəti başladı, 1877-ci ildə xətt Kutaisiyə qədər uzadıldı. Lakin yolun tikintisinə qoyulmuş xərclər özünü doğrultmadı. Rusiya Texniki Cəmiyyətinin Qafqaz şöbəsinin sədri M.Qersevanov yazırdı: "Tiflis Zaqafqaziya diyarının istehsal mərkəzi deyil. Taxıl, düyü, balıq, meyvələr, ipək, yun, pambıq, marena, mis, neft, hətta şərab, başqa sözlə desək, Zaqafqaziya diyarının var-dövlətini təşkil edən hər şey şərq ərazilərində, yəni Bakı və Yelizavetpol quberniyaları və Zaqatala dairəsində istehsal olunur, ona görə diyarın istehsal mərkəzi Bakıya daha yaxındır, nəinki Tiflisə...".

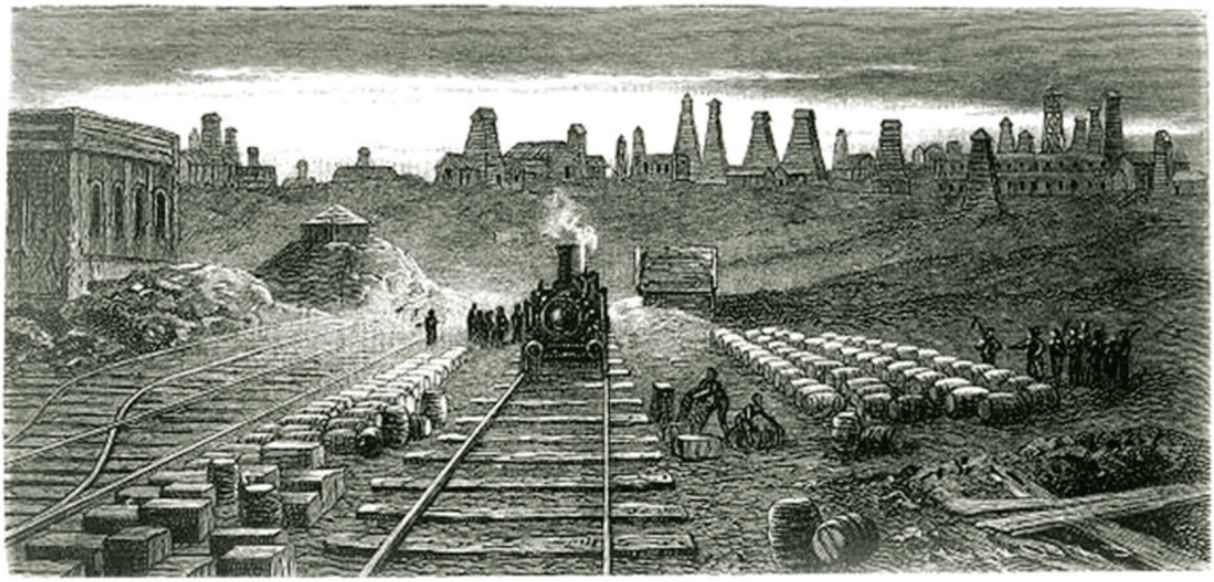
Aghstafa–Tiflis. As Gobb's project was quite cheap, it was approved as the main project of the Transcaucasian railway in 1865.

On 10 October 1872, trains first ran on the Poti–Tiflis railway and this route was extended to Kutaisi in 1877. However, the expense of track construction was not justified. M.Qersevanov, chairman of the Caucasian Department of the Technical Society of Russia wrote: "Tiflis is not the industrial centre of Transcaucasia. Everything that creates the wealth of Transcaucasia – wheat, rice, fish, fruit, silk, wool, cotton, liquorice, copper, oil and even wine is produced in the east, i.e. in the Baku and Yelizavetpol provinces and the Zaqatala area and so the region's production centre is closer to Baku than to Tiflis…"

A project to construct a railway in the oil fields of Absheron was approved at the meeting of the Cabinet of Ministers with Tsar Alexander II on 16 June 1878. Construction of a total

İlk qatarla neft çəlləklərinin daşınması. 1880-ci il. Qravür üzərində yazı: "Neftin Bakıda daşınması"

Carrying oil barrels on the first train, 1880. The engraving is titled: "Transporting oil in Baku"



Petroleum-Niederlage in Baku.



Qatarın Sabunçu stansiyasına gəlişi. Sabunçu, 1888-ci il. Fotoqraf A.Mişon. XIX əsrin 90-cı illərində bu yerdə sadə vağzal binası inşa olundu. Fotoşəkil ilk dəfə çap olunur

A train arriving at Sabunchu station. Sabunchu, 1888. Photographer A.Mishon. A simple station building was built here in the 1890s. Picture published for the first time

Nazirlər Komitəsinin çar II Aleksandrın iştirakı ilə 1878-ci il iyunun 16-da keçirilən iclasında Abşeron neft sahəsində dəmir yolunun tikintisi layihəsi təsdiqləndi. 25,2 verst (26,7 km) uzunluğunda olan dəmir yolunun çəkilməsi "Poti – Tiflis dəmir yolu cəmiyyəti"nə həvalə edildi.

Dəmir yolunun çəkilməsi üçün əsas vəzifələrdən biri tez bir zamanda Balaxanı, Suraxanı zolağına düşən ərazilərin özgələşdirilməsi prosesini həyata keçirmək idi. Şəhər rəhbərliyi bu torpaqların qiymətləndirilməsini xeyriyyəçi Hacı Zeynalabdin Tağıyevin (1838–1924) rəhbərlik etdiyi ictimai komissiyaya tapşırdı. Komissiya araşdırma apararaq 21 desyatindən çox olan özgələşdirilən torpaq sahələrini 34 min 580 rubl miqdarında qiymətləndirdi. Bütövlükdə neft sahəsində dəmir yolu xətlərinin tikinti xərcləri 78 min 872 rubl təşkil edirdi.

length of 25.2 versts (26.7 km) of track was assigned to the Poti–Tiflis Railway Society.

One of the main responsibilities in building this railway was the expropriation of areas in the Balakhany and Surakhany strip as early as possible. City officials assigned the task of pricing these lands to the public commission supervised by philanthropist Haji Zeynalabdin Taghiyev (1838–1924). Following research, the commission evaluated more than 21 desyatins of expropriated lands at 34,580 rubles. The total cost of building the railway was evaluated at 78,872 rubles.

Construction of the Baku–Sabunchu–Surakhany railway began in late 1878; the 1524 mm gauge track extended for 19 km. This line connected the Sabunchu and Surakhany oilfields with Baku's oil refineries and seaport.

Uzunluğu 19 km, eni 1524 mm olan Bakı–Sabunçu–Suraxanı dəmir yolunun inşası 1878-ci ilin sonunda başladı. Dəmir yolu Sabunçu və Suraxanı mədənlərini Bakının neft zavodları və dəniz limanı ilə birləşdirdi.

1880-ci il yanvarın 20-də Bakı–Sabunçu–Suraxanı dəmir yolunun təntənəli açılışı oldu. Bu, Azərbaycanda ilk dəmir yolu idi.

Bakı–Sabunçu–Suraxanı dəmir yolunun neft daşınmaları üçün nəzərdə tutulması Rusiya imperiyasında vaqon-sisternlərin istehsalının yaranmasına səbəb oldu. Belə ki, Rusiyada istifadə olunan vaqon-sisternlər azsaylı idi və Avropadan alınırdı. Abşeron neftinin çıxarılması çoxlu sayda sistern tələb etdi və bu tələbatı ödəmək üçün Nijni Novqorod və Saritsın dəmir yolu emalatxanalarında vaqon-sisternlər istehsal olunmağa başladı.

Çox keçmədi ki, Bakı–Sabunçu–Suraxanı dəmir yolunun gəlirli olmasına görə eyni marşrutla sərnişin daşınmasına başlandı. Bakıdan Sabunçuya 50–60 dəqiqəyə, Bakıdan Suraxanıya 1,5 saata getmək olurdu. Bakıda sadə sərnişin vağzalı binası inşa olundu. 1890-cı illərdə marşrutla 6 qatar hərəkət edirdi. 1900-cü ildən sonra bu marşrutla ildə 1 mln. 200 min sərnişin daşınırdı.

The official opening ceremony took place on 20 January 1880. This was the first railway in Azerbaijan.

The Baku–Sabunchu–Surakhany railway was intended for oil transportation, it caused the creation of tanker production in the Russian empire. However, the wagon tanks used in Russia were few in number and purchased from Europe. Extracting Absheroni oil created a demand for many tanks and wagon tanks were produced in the Nizhny-Novgorod and Saritsin railway workshops to meet this demand.

Soon passenger transportation also began as a result of the profitable Baku-Sabunchu-Surakhany railway. It was possible to go to Sabunchu from Baku in 50-60 minutes and from Baku to Surakhany in 1.5 hours. A simple station building for passengers was built in Baku. In the 1890s, six trains ran on the Baku-Sabunchu-Surakhany route. After 1900 it was intended to carry 1,000,200 people on this route.

REGİONAL və ÜMUMİMPERİYA XƏTLƏRİNƏ ÇIXIŞ

ACCESS TO REGIONAL AND ALL-EMPIRE LINES

1880–1882-ci illərdə Azərbaycanda dəmir yollarının inşasına Rusiya imperiyasının məşhur dəmiryolçu mühəndislərindən olan Nikolay Georgiyeviç Qarin-Mixaylovski (1852–1906) rəhbərlik etmişdir.

Tiflis–Bakı dəmir yolunun inşası ilə bağlı xüsusi komissiyanın seçdiyi layihə əsasında 1879-cu ilin dekabrında Tiflis–Bakı yolunun inşası başlandı. 3,5 il müddətinə uzunluğu 550 km olan yol inşa edildi. Yolda 3 iri, 10 kiçik stansiya, 15 iri körpü, 2 tunel, 48,58 verst (51,5 km) ehtiyat və ikinci yollar inşa olunmuşdu. 1883-cü il mayın 8-də Bakı–Yelizavetpol–Tiflis magistral dəmir yolu işə salındı. Dəmir yolunun inşası "Zaqafqaziya dəmir yolu" səhmdar cəmiyyəti tərəfindən maliyyələşdirilmiş, açılışdan sonra yol həmin cəmiyyət tərəfindən idarə olunmuşdur. Tiflis dəmir yolu vasitəsilə Poti şəhəri ilə bağlı olduğundan neft Qara dəniz sahillərinə qısa müddətdə çatdırılırdı. Lakin Poti limanı quruluşuna görə böyük həcmdə neftin aparılması üçün yararlı deyildi. Ona görə daha əlverişli olan Batum limanı qısa müddətdə iri həcmdə neft daşınması üçün lazımi avadanlıqla təchiz edildi və Tiflisdən Batuma dəmir yolu çəkildi. Bakı–Yelizavetpol–Tiflis magistral dəmir yolunun davamı Tiflis–Qori–Kutaisi–Poti–Batum yolu olduğundan

One of the most famous railway engineers of the Empire Nikolai Georgievich Garin-Mikhailovsky (1852–1906) led the construction of railways in Azerbaijan from 1880-1882.

A special committee selected a project that launched the construction of the Tiflis–Baku line in December 1879. The 550 km line was built in 3.5 years. Three major and ten minor stations, 15 large bridges, two tunnels, 48.58 versts (51.5 km) of reserve and subsidiary lines were also built on the line.

The Baku–Yelizavetpol–Tiflis main line began running on 8 May 1883. The construction of the railway was funded by the Transcaucasian Railways JSC and the company managed the line after its opening. Oil was delivered to the coast of the Black Sea as Tiflis railway


ОБЩЕСТВО ЗАКАВКАЗСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ

625 р. 3 %

ПЯТЬ ОБЛИГАЦІЙ, КАЖДАЯ ВЪ СТО ДВАДЦАТЬ ПЯТЬ РУБЛЕЙ МЕТ.

"Zaqafqaziya dəmir yolu" səhmdar cəmiyyətinin istiqrazları. 1882-ci il

Transcaucasian Railway Company bonds, 1882





Zaqafqaziya dəmir yolunun açılışı şərəfinə zərb olunmuş xatirə medalının avers və revers (üz və arxa) tərəfləri. 1883-cü il. Medal Milli Azərbaycan Tarixi Muzeyində qorunur. Təsviri ilk dəfə çap olunur

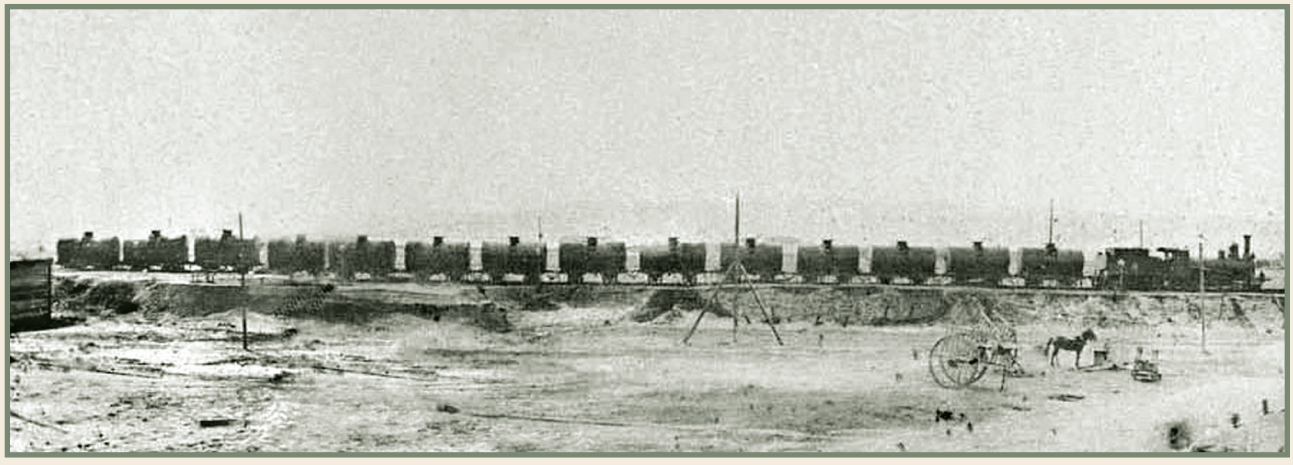
The obverse and reverse of commemorative medals minted in honour of the opening of the Transcaucasian railway, 1883. The medal is held in Azerbaijan's National History Museum. Picture published for the first time

dəmir yolu vasitəsilə Xəzər dənizi ilə Qara dəniz sahilləri birləşdirildi.

Zaqafqaziya dəmir yolu (ZDY) daşınmalarında ən böyük gəliri neft və neft məhsullarının daşınması gətirirdi. Bu sahənin texniki baxımdan yeniləşməsinə, vaqon-sisternlərin alınmasına, stansiyaların neftin sisternlərə doldurulması üçün ən müasir texnika ilə təchiz edilməsinə xüsusi diqqət yetirilirdi. Neftin dəmir yolu ilə daşınması üzrə yaradılmış xüsusi komitədə tanınmış azərbaycanlı mühəndis Fərrux bəy Vəzirovun fəaliyyəti əvəzsizdir. F.Vəzirov 1861-ci ildə Şuşada, tanınmış zadəgan nəslindən olan ailədə anadan olmuşdur. 1881-ci ildə Bakı realni məktəbini

connected with Poti. However, the port at Poti was not equipped for the transportation of large volumes of oil. Thus the more favourable Batumi port was soon supplied with the facilities necessary to carry such volumes and the railway was extended to Batumi from Tiflis. Since Tiflis–Qori–Kutaisi–Poti–Batumi was an extension of the Baku–Yelizavetpol–Tiflis main line, the coasts of the Caspian and Black Seas were connected by railway.

The Transcaucasian railway's main profit came from its share of the transportation of oil and oil products. Particular attention was given to the technical modernisation of the enterprise – purchasing



Bakı–Tiflis dəmir yolu ilə neftin daşınması. Hacıqabul yaxınlığında. 1900-cü il. Fotoşəkil ilk dəfə çap olunur

Transportation of oil on the Baku–Tiflis railway. Near Hajiqabul, 1900. Picture published for the first time

bitirən Fərrux bəy Peterburq Dağ İnstitutuna qəbul olundu. 1886-cı ildə institutu bitirən Fərrux bəy ilk peşəkar azərbaycanlı dağ-mədən mühəndisi sayılır. 1887-ci ildən dövlət qulluğunda çalışan Fərrux bəy həmçinin neftin dəmir yolu ilə daşınmasına cavabdeh olan dəmir-yol komitəsinin daimi üzvü idi.

Artıq XIX əsrin 90-cı illərinin ortalarında Azərbaycan neftinin üçdə bir hissəsi Bakı–Tiflis dəmir yolu vasitəsilə daşınırdı. Bakıdan Londona 1 pud neftin çatdırılması cəmi 72,4 qəpiyə başa gəlirdi. 1877–1894-cü illərdə neft daşınmalarının həcmi 50 dəfə artdı. Bakının neft zavodlarında istehsal olunan ağ neft də, əsasən, dəmir yolları ilə daşınırdı: 1900–1903-cü illərdə Azərbaycandan göndərilən 516,8 mln. pud ağ neftin 507,8 mln. pudu dəmir yolu ilə aparılmışdır.

1880-ci ildə Bakıda ilk depo inşa olundu. Bakı–Tiflis xətti üzərində Azərbaycan ərazisində 4 depo inşa olundu, onlardan Biləcəri deposu təkcə Azərbaycanın deyil, ümumilikdə Qafqazın ən böyük deposu idi.

tanker wagons and equipping stations with the latest technology to fill the tanks with oil.

The renowned Azerbaijani engineer Farrukh bey Vezirov made an essential contribution to rail transportation. Born in Shusha in 1861 to a well-known family of nobles, Farrukh bey, who graduated from the institute in 1886, is regarded as the first professional Azeri mountain-mining engineer. Working for the government from 1887, Vezirov was also a permanent member of the railway committee responsible for oil transportation by rail.

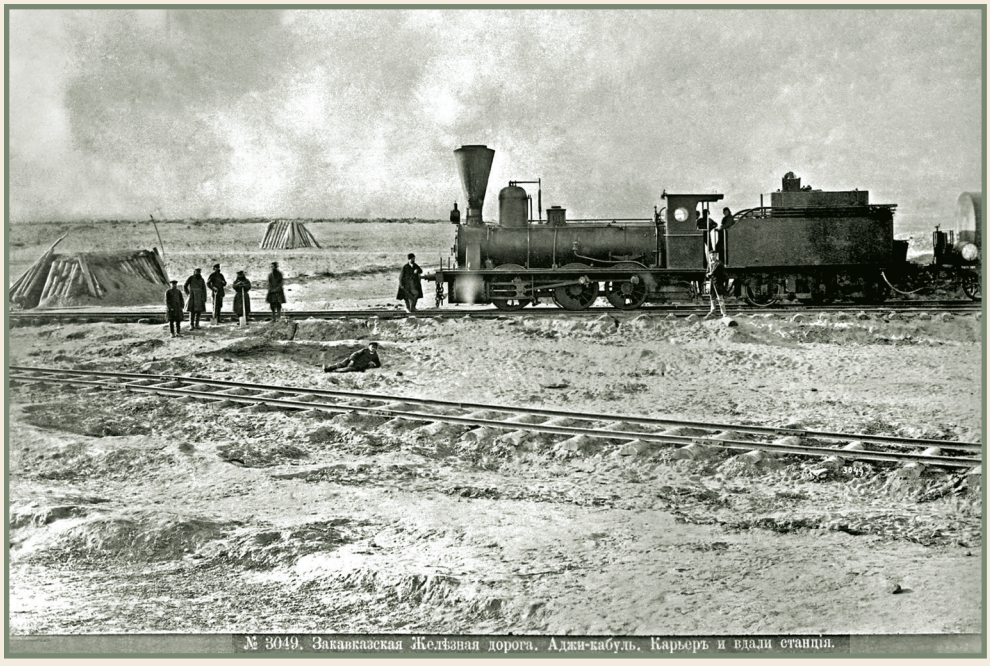
One third of Azerbaijani oil was carried on the Baku–Tiflis line in the mid-1990s. It cost 72.4 qapiks to deliver 1 pood of oil from Baku to London. The volume of oil transported rose by a factor of 50 from 1877–1894. Kerosene produced at Baku's oil refineries was also carried by rail: 507.8 mln of the 516.8 mln poods of kerosene exported from Baku was carried this way.

The first depot was built in Baku in 1880. Four depots were built on the



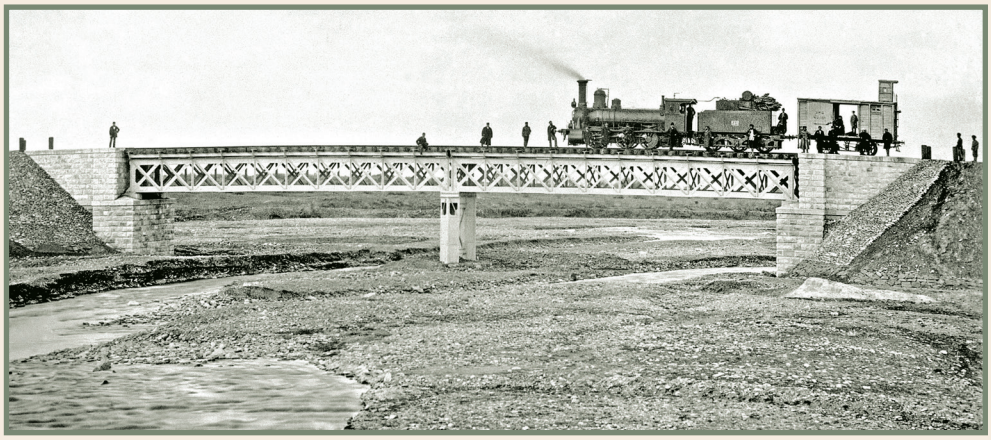
Fərrux bəy Vəzirov. 1904-cü il

Farrukh bey Vezirov, 1904



Hacıqabul dəmir yolu stansiyası. 1900-cü il. Fotoşəkil ilk dəfə çap olunur

Hajiqabul railway station, 1900. Picture published for the first time



Şamxorçay üzərində dəmir yolu körpüsü. 1900-cü il. Fotoşəkil ilk dəfə çap olunur

Railway bridge over the Samkhorchay River, 1900. Picture published for the first time

Bakı–Tiflis xətti açılan kimi dəmir yolunda yükdaşımaların həcmi artdı. Artıq 1890-cı ildə Bakı stansiyasından 50 mln. pud, Azərbaycanın digər stansiyalarından isə 21 mln. pud yük göndərilmişdi.

Bakı–Tiflis xətti açıldıqdan sonra Zaqafqaziya dəmir yolunun mənfəəti kəskin surətdə artmışdır. 1874–1884-cü illərə nisbətən 1884–1894-cü illərdə yolun illik ümumi gəliri 6 dəfə artmışdır. ZDY ilə 1874-cü ildə 8 mln. pud yük, 368 min sərnişin daşınmışdısa, 1904-cü ildə bu göstərici 292,7 mln. puda və 6.085.754 sərnişinə bərabər idi. Dəmir yolları ilə təkcə neft deyil, başqa mallar da daşınırdı. 1893-cü ildə Azərbaycandan göndərilən pambığın 98%-i, düyünün 94,5%-i dəmir yolları ilə daşınmışdır. 1883–1900-cü illərdə Rusiya dəmir yolu stansiyalarında yük dövriyyəsi 3 dəfə artdığı halda, Bakı–Tiflis dəmir yolunda 8 dəfə artmışdır.

Görkəmli maarifçi, Azərbaycan milli mətbuatının banisi Həsən bəy Zərdabi (1837–1907) Azərbaycan iqtisadiyyatına güclü təsir etmiş amilləri sadalayarkən birinci yerdə neft sənayesinin yaranmasını, ikinci yerdə Bakı–Tiflis dəmir yolunun inşasını göstərmişdir.

1896-cı ildə Petrovsk–Dərbənd, 1897-ci ildə Bakı–Dərbənd dəmir yol-

Baku–Tiflis railway within Azerbaijan. Of them the Bilajari depot was the biggest not only in Azerbaijan, but in the whole Caucasus.

The amount of freight increased significantly as soon as the Baku–Tiflis line opened. In 1890, 50 million poods of good were carried from Baku station and 21 million poods from the other stations.

Profits from the Transcaucasian railway also rose significantly after the opening of the Baku–Tiflis line. Compared with 1874–1884, total income from the period 1884–1894 increased sixfold. While 8 million poods of cargo were transported by the TCR in 1874, in 1904 the figure was 292.7 million poods. 368,000 passengers were carried in 1874 while the figure was 6,085,754 in 1904. Oil was not the only product carried by rail. 98% of the cotton and 94.5% of the rice exported from Azerbaijan in 1893 was carried this way. From 1882–1900 cargo turnover rose by three times at Russian railway stations but by eight times on the Baku–Tiflis line.

The great enlightener and founder of Azerbaijani national media Hasan bey Zardabi (1837–1907) mentioned first the oil industry and second the construction of the Baku-Tiflis railway when listing factors strongly influencing the economy of Azerbaijan.

larının inşasına icazə verildi. Xəttin iqtisadi izahında xüsusi qeyd olunurdu ki, Bakı mallarının Rusiyaya çıxarılması üçün qısa yola ehtiyac böyükdür. 1900-cü ildə Bakı–Biləcəri–Dərbənd–Port-Petrovsk dəmir yolu inşa olundu. Bununla da Azərbaycan ərazisindəki dəmir yolu Rusiyanın mərkəzi vilayətlərinin dəmir yolu ilə birləşdirildi. Bakı–Dərbənd yolu inşa olunandan sonra şimala göndərilən neftin həcmi artdı: 1883-cü ildə Bakıdan şimala 12,5 mln. pud neft, 1901-ci ildə isə 51,6 mln. pud neft aparılmışdır.

1908-ci ildə Uluxanlı–Şərur–Culfa xətti inşa olundu, sonra isə bu xətt Tiflis–Aleksandropol–İrəvan xətti ilə birləşdirildi. Nəticədə dəmir yolu Azərbaycanın qərb torpaqlarını da əhatə etdi. Uluxanlı–Culfa dəmir yolu İrana yüklərin daşınmasında vacib rol oynayırdı. Artıq 1908-ci ildə Culfa stansiyası 1.509.610 pud yük qəbul etmişdi (onlardan 237.555 pudu ağ neft idi).

Azərbaycan memarlığının tədqiqatçısı Şamil Fətullayevin araşdırmaları göstərir ki, vağzallar və stansiyaların layihələri 1881-ci ildə Peterburqda tərtib olunmuşdur. Bakı, Yelizavetpol və Hacıqabul kimi stansiyaların vağzal binaları üçün ayrıca layihələr tərtib edilmişdi. Kiçik stansiyalar üçün eynitipli vağzal binaları layihələndirilmişdi. Yerli tikinti materiallarının istifadəsi, milli memarlıq prinsipləri əsasında inşa olunması nəticəsində Azərbaycan vağzalları "klassik vağzal" görünüşündən fərqlənirdi, burada Avropa vağzallarına xas olan hündür tavanlar, geniş daxili interyerlər yox idi. Bakı, Yelizavetpol (Gəncə), Hacıqabul, Naxçıvan, Culfa, Xaçmaz, Dərbənd vağzallarının binaları öz memarlıq xüsusiyyətləri ilə seçilirdi. Bakı vağzalı I sinif, Yelizavetpol (Gəncə) və Hacıqabul II sinif vağzallarına aid edilirdi.

The construction of the Petrovsk–Derbend railway was confirmed in 1896 and of the Baku-Derbend line in 1897. In an economic assessment of the railways the need for a short export route for goods from Baku to Russia was particularly mentioned. The Baku–Bilajari–Derbend–Port-Petrovsk railway was built in 1900 and railways within Azerbaijan were then connected with lines in central Russia. The quantity of oil sent to the north increased following the construction of the Baku–Derbend line: 12.5 million poods were sent from Baku to the north in 1883 and 51.6 million poods in 1901.

The Ulukhanli–Sharur–Julfa line was built in 1908 and then connected to the Tiflis–Alexandropol–Irevan line and railway had embraced the western regions of Azerbaijan too. The Ulukhanli–Julfa railway was important in transporting goods to Iran. In 1908, Julfa station received 1,509,610 poods of goods (237,555 poods of them kerosene).

According to Shamil Fatullayev, researcher into Azerbaijani architecture, station projects were developed in Petersburg in 1881. Separate projects were developed for stations and squares adjacent to them for important stations like Baku, Yelizavetpol and Hajiqabul. For smaller stations, projects of similar type were developed. The use of local construction materials and the principles of national architecture, Azerbaijan's stations were different from the classical appearance, missing the high ceilings and large interiors characteristic of European stations. The Baku, Yelizavetpol (Ganja), Hajiqabul, Nakhchıvan, Julfa, Khachmaz and Derbend stations were different in their architectural characteristics. Baku station were first class and Yelizavetpol (Ganja) and Hajiqabul stations were among the second class stations.

BAKININ SƏRNİŞİN VAĞZALI

BAKU PASSENGER STATION



Bakının "Tiflis vağzalı"nın ilk layihəsi. 1882-ci il

Baku's "Tiflis station": first project, 1882

Mövcud vağzal binası, əsasən, neft mədənləri və neft limanına fəhlələrin daşınması üçün nəzərdə tutulduğundan turist qismində gələn sərnişinlərin, eləcə də Tiflis–Bakı marşrutu ilə təşrif gətirən Rusiya məmurları və xarici iş adamlarının qəbulu üçün yararlı deyildi. Sürətlə inkişaf edən Bakı şəhərinin vizit kartı rolunu oynaya biləcək müasir dəmir yolu vağzalına ehtiyac var idi.

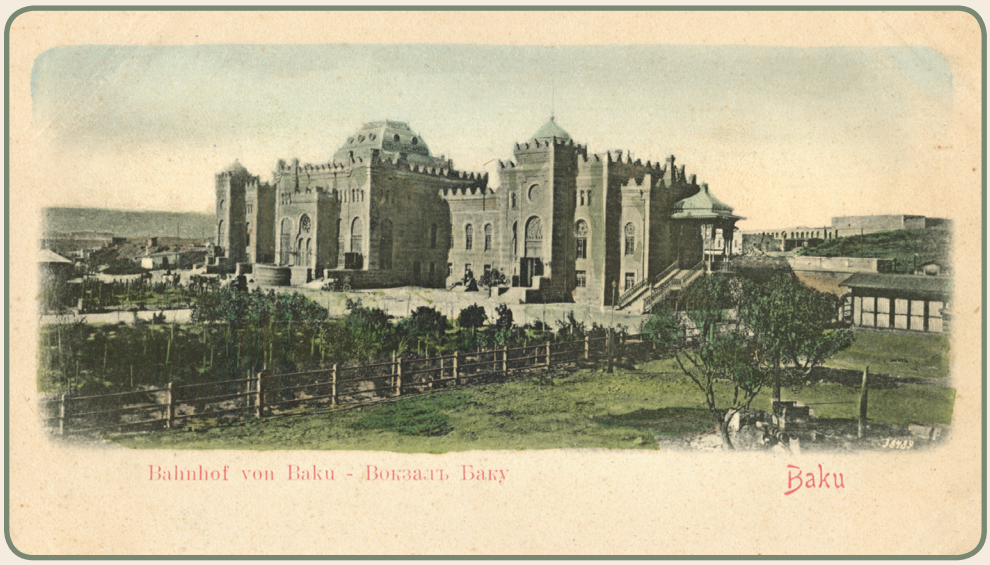
Bakı şəhər Duması 1880-ci il mayın 14-də xüsusi komissiyanın vağzal üçün seçdiyi yeri təmənnasız olaraq dəmir yolu vağzalının inşasına ayırdı. Vağzal binası şəhərin şimal-qərb hissəsində – yaşayış zonası ilə sənaye zonasının kəsişdiyi yerdə inşa olunurdu. Qərbində şəhər məhəllələri, şərqində Qara şəhər olan vağzal müxtəlif xarakterli zonaları vahid şəhərsalma sisteminə birləşdirdi.

Vağzal binası təmtəraqlı saray şəklində inşa olunub bəzədilməliydi. "Tiflis vağzalı" adını almış Bakı dəmir yolu stansiyasının vağzal layihəsi 1882-ci il

As the station's existing building was mainly for taking workers to the oil fields and refineries, it was not suitable for the tourists and Russian officials or foreign businessmen arriving on the Tiflis–Baku line. A modern train station was needed to become the face of a rapidly growing Baku.

The Baku City Duma set aside and donated land selected by a special commission to build a station on 14 May 1880. The station was built in the north-west of the city at the intersection of its residential and industrial zones. The station, with residential areas to the west and Black City to the east, brought zones of different character into one urban system.

The building was supposed to be designed and constructed in the form of a palace. The project for Baku's train station, known as Tiflis station, was confirmed on 10 November 1882. The author of the project was K.K.Vasilyev,

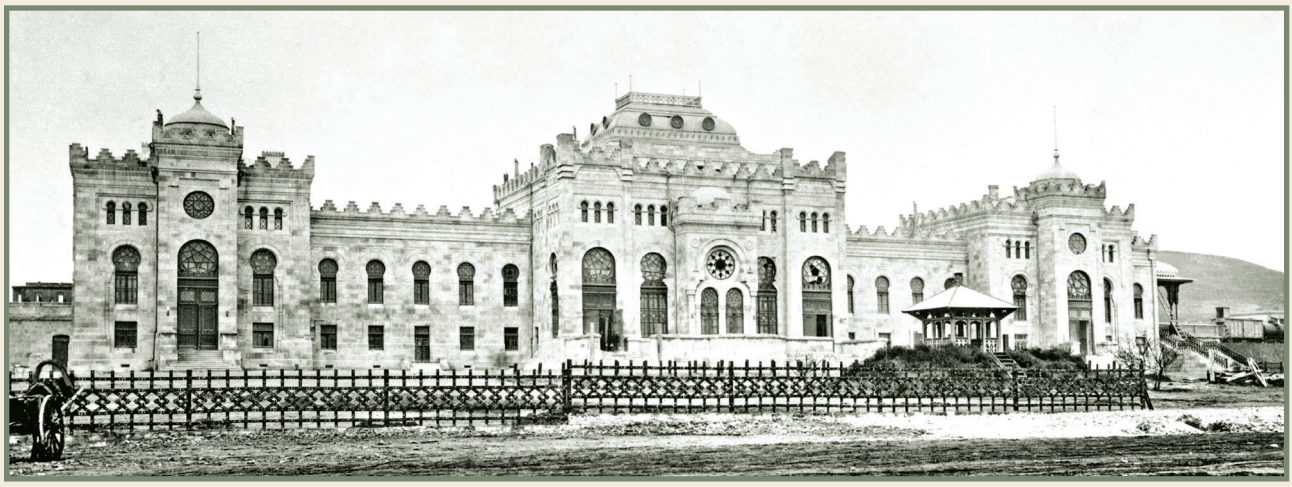


Bakının "Tiflis vağzalı". Poçt açıqçası. 1900-cü il

Baku's "Tiflis Station". 1900, Postcard

Bakının "Tiflis vağzalı". 1900-cü il (şəhər tərəfdən görünüşü)

Baku's "Tiflis Station", 1900. View from the city



noyabrın 10-da təsdiqləndi. Layihənin müəllifi Bakı–Tiflis dəmir yolunun memarı vəzifəsində çalışan Xrisanf Konstantinoviç Vasilyev idi. Vasilyevin "Bakı vağzalı" layihəsi Q.V.Baranovskinin 1908-ci ildə çap olunmuş "XIX əsrin II yarısının memarlıq ensiklopediyası" adlı topluda da öz əksini tapmışdır. Vağzalın inşası akademik Yuli Fyodoroviç Bruni və rəssam Vladimir Petroviç Drittenpreysə tapşırıldı.



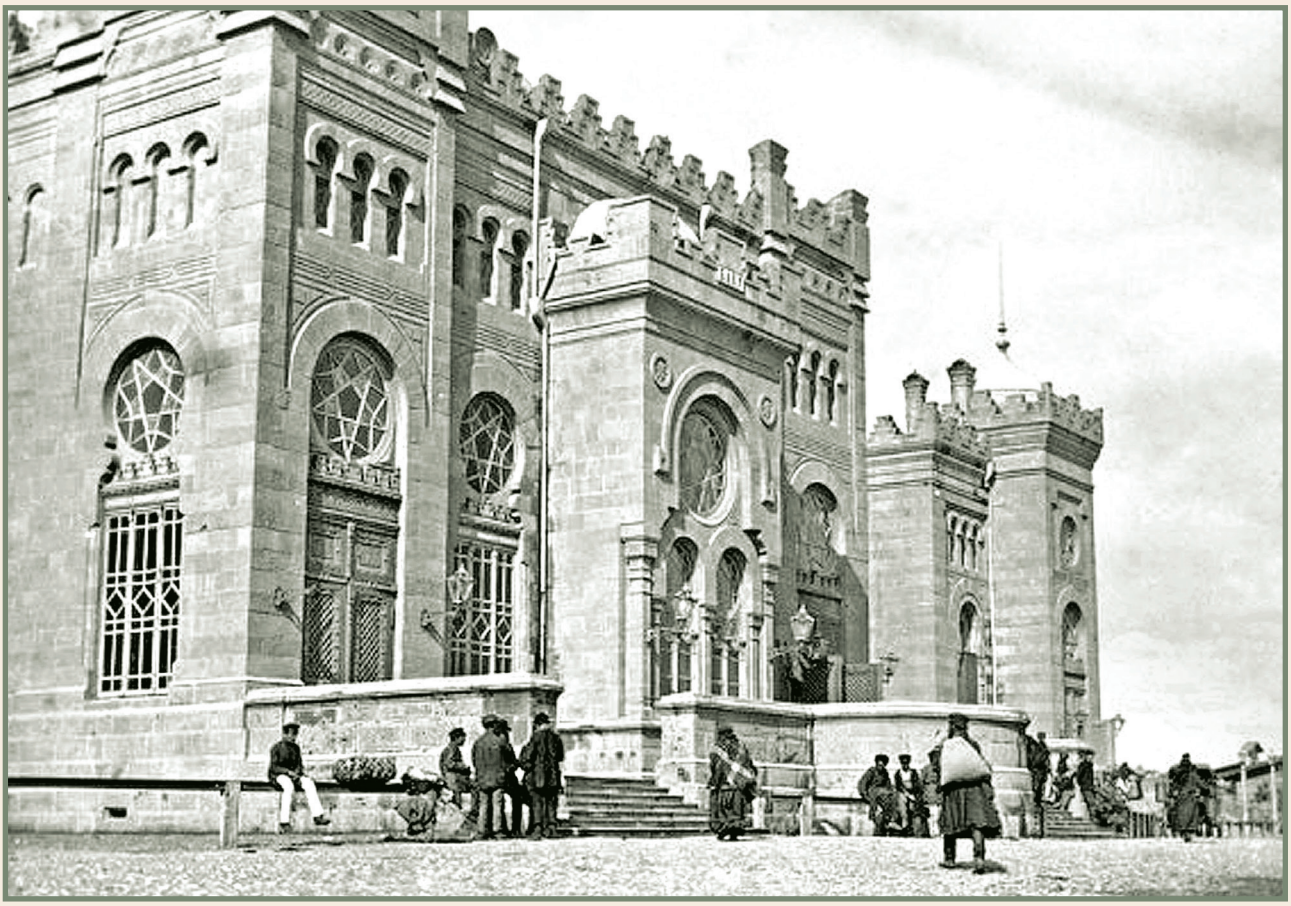
Bakının "Tiflis vağzalı" (dəmir yolu tərəfdən görünüşü)

Baku's "Tiflis Station". View from the railway



Bakının “Tiflis vağzalı”.
Fotoqraf Pol Nadar.
1890-cı il

Baku’s “Tiflis Station”.
Photographer – Paul Nadar,
1890



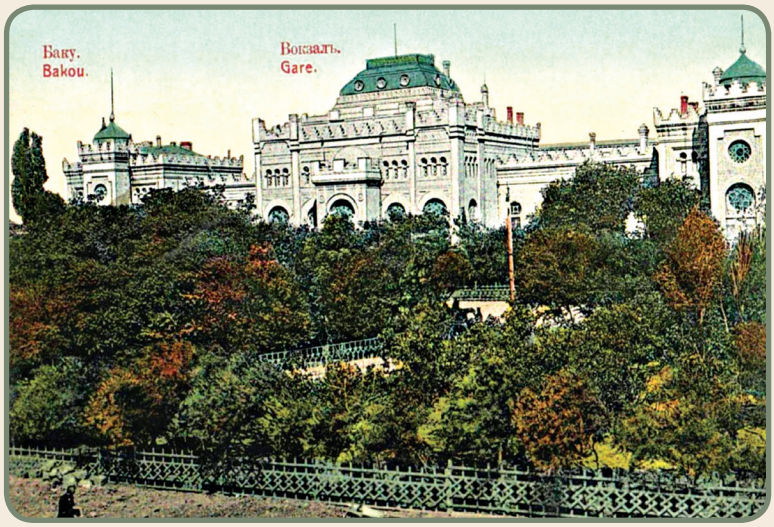
Bakı I sinif stansiyasının sərnişin binasının layihəsi 1882-ci il noyabrın 10-da təsdiqləndi. Vağzalın inşası işlərinə memar L.Z.Rossi, bədii tərtibat işlərinə N.L.Qlebov rəhbərlik etmişlər. Bina iki səviyyədə inşa olunmuşdur: perron tərəfdən – birmərtəbəli, şəhər tərəfdən – ikimərtəbəli. Birinci mərtəbədə kassalar, baqaj hissəsi, xidməti otaqlar, 2-ci mərtəbədə poçt, teleqraf, gözləmə zalları və s. yerləşirdi. I sinif zalı olduqca təmtəraqlı bəzədilmişdi, sonralar burada "çar otaqları" da yaradılmışdı. Vestibül hissəsindən tağlı qalereyaya açıq pilləkənlər qalxırdı. "Çar otaqları" sağ qanadda yerləşirdi. Bina milli Azərbaycan memarlığı üslubunda inşa olunmuş, Şərq motivində ornamentlərlə bəzədilmişdi. Binanın bütün döşəmələri daş mozaika ilə örtülmüşdü. O dövrün mütəxəssislərinin fikrincə, vağzal memarlığında milli elementlərin olması yenilik idi.

Bakının "Tiflis dəmir yolu vağzalı"nın təntənəli açılışı şəhər və dəmir yolları rəhbərliyi, ictimaiyyət nümayəndələrinin iştirakı ilə 1884-cü il yanvarın 10-da keçirildi.

Vağzal qarşısında olan sahə abadlaşdırılmış, burada yaşıllıq sahələri salınmışdı. Bu ərazi Vağzal meydanı adlandırılmışdı. Bakı bulvarından vağzala doğru küçə salınmış və Vağzal küçəsi (hazırda Puşkin küçəsi) adlandırılmışdır.

Bakı "Tiflis vağzalı" imperiyanın ən gözəl vağzallarından sayılırdı. Məşhur fransız yazıçısı Jül Vern Bakı vağzalı haqqında yazmışdır: "...möhtəşəm dəmir yolu vağzalı Avropa və ya Amerikanın istənilən böyük şəhərinə layiqdir".

1888-ci il oktyabrın 8-də Bakı vağzalına imperator qatarı gəldi. Qatarda imperator III Aleksandr, imperatriçə Mariya Fyodorovna, onların iki oğlu və müşayiət edən şəxslər var idi. Bakının dəmir yolu vağzalı imperator ailəsinin də çox xoşuna gəlmişdir.



Bakının "Tiflis vağzalı". Poçt açıqcası. 1900-cü il

Baku's "Tiflis Station". Postcard, 1900

who had worked as an architect on the construction of the Baku–Tiflis railway. Vasilyev's Baku Railway Station project was reflected in the collection of Q.V.Baranovski's The Architecture Encyclopaedia of the Second Half of the 19th Century, published in 1908. The station's construction was assigned to academician Yuliy Fyodorovich Bruni and artist Vladimir Petrovich Drittenpreis.

A project for a first class passenger station building was also confirmed on 10 November 1882. Architect L.Z.Rossi headed the construction and N.L.Qlebov headed design work. The building was constructed on two levels: one floor accessed from the platforms and two floors from the city. There were cash offices, baggage section and service rooms on the first floor and a post office, telegraph, waiting halls etc. on the second floor. The first class halls were designed quite formally and tsar rooms were added here later. Open stairs led from the vestibule to arched galleries. Tsar rooms were in the right wing. The building accorded with national Azerbaijani architectural style and was adorned by oriental orna-

Bakı “Tiflis vağzalı”nın interyeri. 1900-cü il. Foye və I sinif zalı

Interior, Baku’s “Tiflis Station”, 1900. Lobby and first class hall

Vağzal arxasında dəmir yolu emalatxanaları, anbarlar, depolar, dəmiryolçuların evləri yaranırdı. Dəmir yolu idarəsi də yol boyunca yaşayış evləri inşa etməyə başlamışdı. Bu ərazi şəhər xəritələrində “Zavokzalnı rayonu” kimi qeyd olunur və xalq arasında da elə bu adla tanınırdı.





ments. All floors of the building were covered in stone mosaics. According to experts of the time, national elements in the architecture of a train station were novelties.

The official opening ceremony of the Tiflis station in Baku took place on 10 January 1884 with participation from the city and railway administrations and members of the public.

The area in front of the station was landscaped to include green areas. The area was named Station Square. A new street connecting Baku Boulevard with the train station was laid and named Station Street (now Pushkin street).

The station was considered one of the most beautiful station buildings in the empire. The well-known French writer Jules Verne wrote of it: …this amazing railway station is worthy of any big city in Europe or America”.

The imperial train arrived at Baku station on 8 October 1888. The Emperor Alexander III, the Empress Maria Fyodorovna and their two sons, together with their entourage, were on the train. The imperial family really liked the railway station in Baku.

Workshops, warehouses, depots and railway workers’ houses were appearing around the station. The railway administration had also started to build houses along the line. These areas were called “Zavokzalni” (behind the station) on the maps and were so called by people.

AZƏRBAYCANDAKI SƏNAYE MÜƏSSİSƏLƏRİNİN DƏMİR YOLLARI. XX ƏSRİN ƏVVƏLLƏRİNDƏ DƏMİR YOLLARININ AZƏRBAYCANIN İNKİŞAFINA TƏSİRİ

INDUSTRIAL RAILWAYS RUN BY AZERBAIJANI ENTERPRISES. RAILWAYS' IMPACT ON THE DEVELOPMENT OF AZERBAIJAN, EARLY 20TH CENTURY

Dəmir yollarının səmərəliliyi onların sənaye müəssisələrinin sahələrində də geniş tətbiqinə səbəb oldu. Sənaye dəmir yolları, əsasən, ensiz izli dəmir yolu (*узкоколейная железная дорога*) formasında olurdu. Belə dəmir yolu standart dəmir yoluna nisbətən daha ensiz olduğundan inşa olunan yollar az xərc tələb edir, daha yüngül körpülər inşa olunurdu. Azərbaycan ərazisində ilk ensiz izli dəmir yolu 1884-cü ildə Gədəbəy misəritmə zavodunda inşa olunub. Simens qardaşları şirkətinə məxsus olan bu dəmir yolu Gədəbəylə Qarakənd qəsəbəsi arasında tikilmişdi, uzunluğu 31 km, eni 750 mm idi. Mis filizlərinin daşınması üçün əvvəlcə xətdə iki lokomobil olmuş, sonra onları parovozlar əvəzləmişdir. 1888-ci ildə xətt şirkətin anbarları yerləşən Bayramlı kəndinə qədər uzadıldı. Xətdə 4 parovoz və 31 vaqon-platforma var idi.

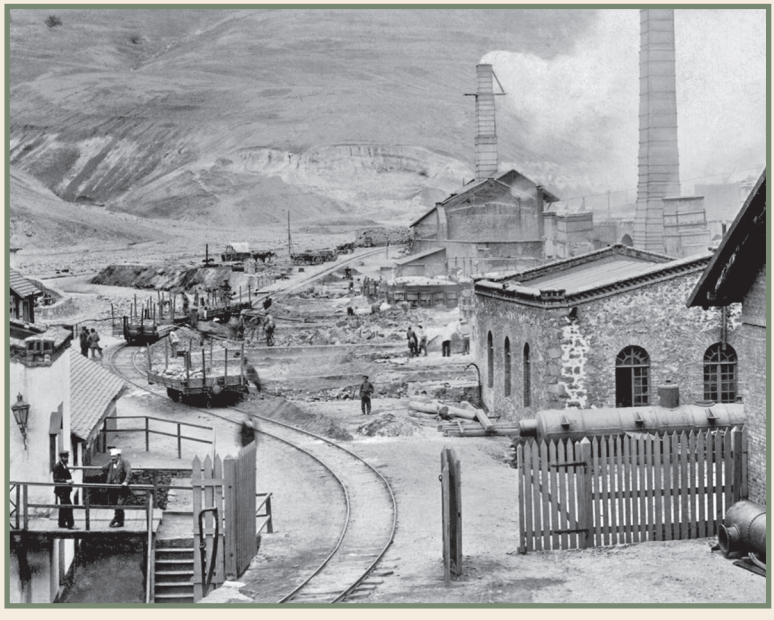
Bakıdakı Qara şəhərdə zavodlar arasında ümumi uzunluğu 10 verstdən artıq (11 km-ə yaxın) olan 6 dəmir yolu xətti salınmışdı.

1912-ci ildə Yevlax–Bərdə–Ağdam–Xankəndi–Şuşa ensiz izli dəmir yolunun

Railways effectiveness resulted in their wide application by industrial enterprises. The industrial railways were usually narrow gauge, narrower than standard, the construction of these railways required less funds and lighter bridges. The first narrow gauge railway within Azerbaijan was built at Gadabey copper plant in 1884. This railway, which belonged to the Siemens

"Simens" şirkətinin Gədəbəy misəritmə zavodunda ensiz izli dəmir yolu. 1885-ci il

The narrow gauge railway at the Siemens brothers' Gadabey copper plant, 1885



çəkilməsinə başlandı, lakin 1914-cü ildə I Dünya müharibəsinin başlanması ilə əlaqədar olaraq işlər yarımçıq qaldı. 1912-ci ildə Bakı–Artyom (Pirallahı) ensiz izli dəmir yolu çəkildi. İranın tərkibində olan Cənubi Azərbaycandan xarici şirkətlər böyük miqdarda taxta və taxta məmulatları aparırdı. Daşınmanın qiymətini ucuzlaşdırmaq üçün 1912-ci ildə eni 750 mm, uzunluğu 1025 km olan Culfa–Maku ensiz izli dəmir yolu inşa edildi. Bəzi mənbələrdə göstərilir ki, bu dövrdə Naxçıvanın Duzdağ mədənlərində də ensiz izli dəmir yolu inşa olunmuşdur.

1895-ci ildə Azərbaycan dəmir yollarının ümumi uzunluğu 515 km, 1900-cü ildə 746 km, 1913-cü ildə 837 km idi.

Bu dövrdə sərnişinlər siniflərə bölündüyündən qatar vaqonları da müvafiq olaraq siniflərə bölünürdü. Rusiyada I sinif vaqonları göy, II sinif – sarı, III

brothers' company, was built between Gadabey and Qarakend settlement; it was 31 km long and 750 mm wide. There were two traction engines, later replaced by steam engines, for carrying copper ore. In 1888, the railway was extended to Ali-Bayramli, where the company had warehouses. There were four steam engines and 31 platform wagons on the line.

There were six railways between the factories in Black City, Baku with a total length of more than 10 versts (around 11 km).

Construction of the Yevlakh–Barda–Aghdam–Khankendi–Shusha narrow gauge railway began in 1912, but halted in 1914 with the outbreak of World War I. A Baku–Artyom (Pirallahi) narrow gauge railway was built in 1912. Foreign companies were transporting large amounts of wood from South Azerbaijan, which was part of Iran and

Bakı–Tiflis sərnişin qatarı Bakı vağzalında. 1884-cü il

A Baku–Tiflis passenger train at Baku station, 1884

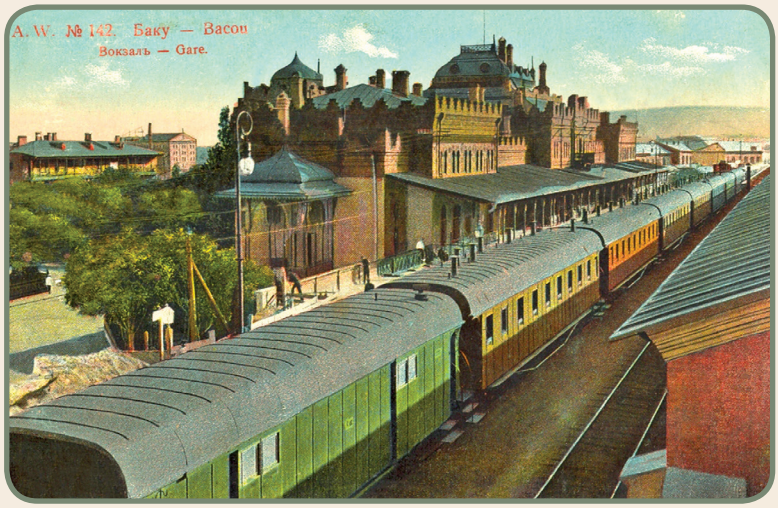


sinif – yaşıl, IV sinif isə boz rənglə rənglənirdi. Qatarlara həmçinin poçt, baqaj və xidməti vaqonlar da qoşulurdu. Fəhlələrin neft mədənlərinə daşınması ikioxlu III və IV sinif qatarları ilə həyata keçirilirdi.

Marşrutlar üzrə su qıtlığı olduğundan xüsusi "su qatarları" buraxılırdı ki, stansiyalara buxar parovozları üçün su daşısın. Bu qatarlarda parovoz və su sisternləri var idi. 1909-cu ildə Bakı–Hacıqabul xəttinə buraxılmış 8950 qatardan 3920-si "su qatarları" idi.

1909-cu ildə Azərbaycan ərazisində 9 dəmir yolu stansiyası var idi: Bakı–I, Bakı–II, Biləcəri, Hacıqabul, Yevlax, Yelizavetpol, Ağstafa, Naxçıvan, Culfa. Dəvəçi, Salyan, İmişli, Culfa, Naxçıvan stansiyalarında depolar, Ucar, Yevlax, Ələt stansiyalarında parovozlar üçün dövriyyə depoları inşa olunmuşdu.

XX əsrin əvvəllərində Bakı, Yelizavetpol (Gəncə), Biləcəri, Yevlax və Ağstafada depo, emalatxana, saraylar, anbar binaları, yükləmə həyətləri, neft çənləri üçün parklar yarandı, fəhlə qəsəbələri salındı, ticarət və başqa sənaye müəssisələri tikildi. Faktik olaraq



Sərnişin qatarı Bakı vağzalında. Poçt açıqcası. 1900-cü il

Passenger train at Baku station. Postcard, 1900

in order to reduce costs the Julfa–Maku narrow gauge railway, 750 mm wide and 1025 km long, was built in 1912. Some sources record it being extended to the Duzdagh fields in Nakhchivan.

There were 515 km of rail track in 1895, 746 km in 1900 and 837 km in 1913.

In this period, passengers were divided into classes and so were train carriages. Russian first class carriages were blue, second class were yellow, third class were green and fourth class were grey. Post office, baggage and ser-



Yelizavetpol (Gəncə) stansiyası. 1900-cü il. Fotoşəkil ilk dəfə çap olunur

Yelizavetpol (Ganja) station, 1900. Picture published for the first time



Kür çayı üzərində inşa olunmuş körpü Qafqazın ən uzun körpüsü idi. 1902-ci il. Fotoşəkil ilk dəfə çap olunur

The bridge over the Kur River was the longest in the Caucasus, 1902. Picture published for the first time.

hər bir dəmir yolu məntəqəsi müstəqil təminatı olan yaşayış məntəqəsi kimi formalaşır və öz növbəsində ətraf ərazilərin urbanizasiyasına xidmət edirdi.

1880–1914-cü illərdə Azərbaycan ərazisində inşa olunmuş dəmir yolları Azərbaycanın inkişafını sürətləndirdi. Tədqiqatçı Elmira Muradəliyeva dəmir yollarının XIX əsrin sonu – XX əsrin əvvəllərində Azərbaycan iqtisadiyyatına göstərdiyi təsiri əsaslı araşdırmışdır. Neft hasilatı daim artdığına görə dəmir yolu neft sisternləri çatışmırdı və onların sahibkarlara növbə ilə verilməsi məqsədilə Vaqon-Sisternlərin Paylanması üzrə Bakı Komitəsi təşkil edilmişdi. Komitədə digər mütəxəssislərlə bərabər, Möhsün bəy Xanlarov, Əbdül Qədir Əfəndiyev kimi ali savadlı azərbaycanlı mühəndislər də çalışırdı.

Rusiya–İran, Qara dəniz–Xəzər dənizi marşrutları ilə tranzit baxımından Azərbaycan dəmir yollarının əhəmiyyəti böyük idi. Bakı–Tiflis və Bakı–Dərbənd xətləri ilə 1906-cı ildə 58,4 mln. pud yük daşınırdısa, 1913-cü ildə bu göstərici 72 mln. puda çatdırıldı.

1880–1914-cü illərdə Azərbaycan ərazisində inşa olunmuş dəmir yolları digər sahələrin də inkişafına təkan verdi. İlk növbədə, dəmir yollarının birbaşa sifarişləri ilə işləyən müəssisələr

vice wagons were also attached to the trains. Workers going to oil fields were carried on biaxial third and fourth class wagons.

Because water was scarce along the routes, special trains were sent out to carry water to stations for steam engines. 3,920 of the 8,950 trains on the Baku–Hajiqabul line were water trains in 1909.

There were nine main railway stations within Azerbaijan in 1909: Baku–I, Baku–II, Bilajari, Hajiqabul, Yevlakh, Yelizavetpol, Aghstafa, Nakhchivan and Julfa. Depots were built at the Yelizavetpol, Hajiqabul, Aghstafa, Devechi, Salyan, İmishli, Julfa and Nakhchivan stops and turning depots for steam engines at the Ujar, Yevlakh and Alat halts.

In the early 20th century new depots, workshops, barns, warehouses, loading yards and parks for oil tanks appeared, and workers' settlements and trade and other industrial facilities were built. In fact, each railway terminal was developed as a residential settlement with independent supplies, serving to urbanise surrounding areas.

Railways constructed in the territory of Azerbaijan from 1880–1914 accelerated overall development. Researcher Elmira Muradaliyeva has

qeyd olunmalıdır. Belə ki, dəmir yolları üçün tələb olunan ehtiyat hissələrinin əksəriyyəti Bakının zavod və emalatxanalarında düzəldilirdi. Alman sənayeçisi Eyzenşmidtin neft avadanlığı təmiri emalatxanası əsasında 1892-ci ildə Bakı təmir emalatxanası açıldı. Tələb olunan şpalların 25%-ı Bakıdakı şpal zavodlarında düzəldilirdi. Bakı və Yelizavetpolda parovoz və vaqonların əsaslı təmir emalatxanaları, Ağstafa, Ucar, Yelizavetpol, Bakı və Hacıqabulda parovozların cari təmiri depoları açıldı.

Stansiyalarda sərnişin vağzalları, depolar, təmir emalatxanaları, buzxanalar (kənd təsərrüfatı malları üçün), kassalar, yeməkxanalar, saxlanc yerləri inşa olunurdu. Artıq 1902-ci ildə Bakı stansiyasından 201.801, Yelizavetpol stansiyasından 61.225, Biləcəri stansiyasından 59.592, Ağstafa stansiyasından 20.928, Yevlax stansiyasından 41.890 sərnişin daşınmışdır. Əsas teleqraf xətləri dəmir yolu boyunca inşa olunaraq rabitənin inkişafına müsbət təsir göstərirdi.

XX əsrin əvvəllərində Azərbaycan dəmir yollarının stansiyalarında çənlərdən ibarət iri neft terminalları inşa



Balaxanı dəmir yolu stansiyası. 1900-cü il. Fotoşəkil ilk dəfə çap olunur

Balakhany railway station, 1900. Picture published for the first time

studied railways' impact on the economy of Azerbaijan at the end of the 19th and early 20th centuries. As oil production expanded rapidly, there was a shortage of railway tankers and the Baku Committee for Distribution of Wagons and Cisterns was established to organise a system of loans to businesses. Among other specialists, highly qualified Azerbaijani engineers Mohsun bey Khanlarov and Abdul Qadir Efendiyev worked for the Committee.

The railways of Azerbaijan were very important for transit on the Russia–Iran and Black Sea–Caspian Sea routes.

Dəmir yolu stansiyasında yuk anbarı və kənd təsərrüfatı məhsulları üçün buzxana. 1900-cü il. Fotoşəkil ilk dəfə çap olunur

A rail station cargo warehouse and refrigeration for agricultural products, 1900. Picture published for the first time







Biləcəri stansiyası yaxınlığında neft terminalı. 1902-ci il. Fotoşəkil ilk dəfə çap olunur

Oil terminal near Bilajari station, 1902. Picture published for the first time

58.4 million poods of cargo were transported in 1906 on the Baku–Tiflis and Baku–Derbend routes and in 1913 this had risen to 72 million poods.

Railways in Azerbaijan also had a positive impact on the development of other spheres from 1880–1914. First of all, on enterprises working directly on orders from the railways. Thus, most spare parts required for the railways were produced in Baku's factories and workshops. In 1892, a repair workshop was opened in the city, based on the oil equipment repair workshop owned by a German industrialist called Eisenstein. 25% of the sleepers required were produced in Baku. Major repair workshops were opened in Baku and Yelizavetpol for steam engines and wagons and depots for running repairs to steam engines in Aghstafa, Ujar, Yelizavetpol, Baku and Hajiqabul.

Passenger stations, depots, repair workshops, refrigeration stores (for agricultural products), ticket offices, canteens and storage were built at stations. By 1902, 201,801 passengers from Baku

Dəmir yolu stansiyasında parovozlar üçün su çəni. 1902-ci il. Fotoşəkil ilk dəfə çap olunur

A water reservoir for steam engines at a railway station, 1902. Picture published for the first time

olunmağa başladı. Bakı stansiyasında 200.000 pud, Yelizavetpolda 60.000 pud, Hacıqabul, Yevlax və Ağstafa stansiyalarının hər birində 30.000 pud tutumu olan terminallar quraşdırılmışdı.

İri stansiyalarda su ehtiyatları yaradılırdı, dəmiryolçular üçün yaşayış və xidməti binalar inşa edilirdi, bu isə stansiyalar ətrafında yaşayış məntəqələrinin yaranmasına və böyüməsinə səbəb olurdu. Xudat, Xaçmaz, Poylu, Yalama, Kürdəmir və bir sıra kiçik məntəqələr tədricən qəsəbələrə çevrilirdi. Ucar, Biləcəri, Yevlax, Ağstafa və Yelizavetpol (Gəncə) stansiyalarında da dəmiryolçu qəsəbələri meydana gəldi. Ən böyük dəmiryolçu qəsəbəsi Yelizavetpol (Gəncə) vağzalının yaxınlığında idi; burada 3000 nəfərə yaxın əhali yaşayırdı.

İri stansiyalarda dəmir yolu lazaretləri açılır, bununla da regionların tibbi vəziyyəti yaxşılaşdırılırdı. Regionlarda yol infrastrukturu da inkişaf edirdi; çaylar və yarğanlar üzərində müvafiq olaraq daş körpülər və viaduklar inşa olunmuşdu.

Dəmir yolu sənaye və kənd təsərrüfatının inkişafına müsbət təsir göstərmişdir.

Digər şəhərləri yaxınlıqdakı dəmir yolu stansiyaları ilə birləşdirmək üçün şose yolları çəkildi. Sonra isə ucqar şəhərlərdən də stansiyalara şose inşa edildi. Belə ki, Ucardan Göyçaya, Nuxa, Zaqatala və Şuşadan Yevlaxa, Salyan və Lənkərandan Hacıqabula şose yolları çəkilmişdi.

station, 61,225 from Yelizavetpol, 59,592 from Bilajari, 20,928 from Aghstafa and 41,890 from Yevlakh were being transported. Main telegraph lines were installed along the railways, thus boosting the development of communication.

Big oil terminals with tanks were being installed at the train stations in the early 20th century. Terminals with capacities of 200,000 poods were installed at Baku station, with 60,000 poods at Yelizavetpol and 30,000 poods each at Hajiqabul, Yevlakh and Aghstafa.

Water reservoirs were created and residential and service buildings built for railway workers at large stations. They were causing the emergence or growing of residential areas around stations. A number of small terminals such as Khudat, Khachmaz, Poylu and Yalama were becoming settlements. Settlements for railway workers also emerged near Ujar, Bilajari, Yevlakh, Aghstafa and Yelizavetpol (Ganja). The biggest railway workers' settlement was near the Yelizavetpol (Ganja) station: around 3,000 people lived there.

Railway hospitals were being opened at large stations and thus medical care was improving in the regions. Rail infrastructure was also improving: stone bridges were built over rivers and viaducts were over ravines.

Railways had a positive impact on the development of industry and agriculture.

Roads were built to connect other cities to nearby railways. And later, new roads also connected remote areas to the railways. Highways were built from Ujar to Goychay, from Nukha (Sheki) and Zaqatala to Yevlakh and from Salyan and Lankaran to Hajiqabul.

1880–1914-cü İLLƏRDƏ AZƏRBAYCAN DƏMİR YOLLARINDA MİLLİ KADRLAR

LOCAL STAFFING OF AZERBAIJAN RAILWAYS 1880–1914

Rusiya imperiyasında dəmiryolçu kadrlarını iki ali təhsil ocağı hazırlayırdı: Peterburq Dəmir Yolları Mühəndisləri İnstitutu və Moskva Nəqliyyat Mühəndisləri İnstitutu. İnstitutların Qafqazdan uzaq olması, bütün imta-

Two higher educational institutions trained railway specialists in the Russian empire: the Petersburg Railway Engineers Institute and the Moscow Transportation Engineers Institute. The distant location of these



Peterburq Yol Mühəndisləri İnstitutu. 1900-cü il

Petersburg Railway Engineers Institute, 1900

hanların rus dilində verilməsi, müsəlmanların ali təhsil ocaqlarına qəbuluna məhdudiyyətlərin qoyulması yuxarıda göstərilən institutlara azərbaycanlı abituriyentlərin qəbul edilməsini məhdudlaşdırırdı.

Rusiya imperiyasının müsəlman xalqları arasında ilk ali savadlı dəmiryolçu mühəndis Fətəli bəy Sultanovdur. O, 1845-ci ildə gizir Nəcəfqulu bəy Əli Soltan oğlunun ailəsində anadan olmuş, 1856–1865-ci illərdə zadəgan ailəsinin üzvü kimi Tiflis kişi gimnaziyasının pansionunda təhsil və tərbiyə almışdır. Tiflis quberniyası məktəbləri direksiyası Fətəli bəyi və daha iki şagirdi Peterburqdakı Yollar İnstitutuna oxumağa göndərməyi təklif edir. Lakin 1860-cı il təlimatına görə qafqazlıların Peterburqun ali təhsil ocaqlarına qəbulu məhdudlaşdırılmışdı. Məhdudiyyətlər, ilk növbədə, müsəlman tələbələrinə aid edilmişdi. Yollar İnstitutunun direktoru general-leytenant K.M.Sobolevski Fətəli bəyi instituta qəbul etməkdən imtina etmiş və yazılı olaraq bildirmişdi ki, müsəlman olduğuna görə Fətəli bəyin təhsili üçün çar xüsusi icazə verməlidir. Qafqaz komitəsi işlər müdiri P.V.Qulkeviç institut direktoruna ünvanladığı məktubda qeyd etmişdir ki, müsəlmanların ali təhsil ocaqlarına qəbul olması ümumən hökumətin tələblərinə cavab verir. Yazışma nəticəsində F.Sultanova imtahanda iştirak etmək icazəsi verildi. Lakin o, imtahanları əla qiymətlərlə versə də, iki digər qafqazlı instituta qəbul olundu, Fətəli bəyin taleyi isə sual altında qalmaqda idi. Yalnız yollar nazirinin 31 saylı, 14 sentyabr 1865-ci il tarixli xüsusi qərarına əsasən Fətəli bəy Sultanov Yollar İnstitutuna qəbul olundu. Təhsil illərində institut direktorunun xüsusi nəzarəti altında olmasına baxmayaraq Fətəli bəy əla qiymətlərlə oxumuş, III kursdan yay

institutions, examinations in Russian and obstacles preventing the admission of Muslims to higher educational institutions were barriers to the admission of Azerbaijani applicants to the abovementioned institutions.

The first Muslim railway engineer with a higher education in the Russian empire was Fatali bey Sultanov. He was born in 1845 into the family of Warrant Officer Najaf Qulu bey Ali Soltan oghlu. Being from a noble family, he was educated at the Tiflis men's gymnasium school from 1856–1865. The Tiflis province School Board proposed to send Fatali bey and two other students to the Railway Institute in Petersburg. But admissions of Caucasian students to the higher educational institutions of Petersburg were limited by instructions from 1860. The limitations were applied firstly to Muslim students. The director of the Railway Institute, General-Lieutenant K.M.Sobolevski denied admission to Fatali bey and stated in writing that special permission had to come from the Tsar for Fatali bey to receive an education, because he was a Muslim. P.V.Pulkevich, head of the Caucasian Affairs Committee, stated in a letter to the director of the Institute that the admission of Muslim students to higher educational institutions addressed the general requirements of the government. Following this correspondence, Sultanov received permission to participate in the exams. However, despite scoring very highly in the exams and while two other Caucasians were admitted to the Institute, Fatali bey's fate remained in question. Only by special decision No. 31 of the Ministry of Railway Transport dated 14 September 1865, was Fatali bey Sultanov admitted to the Railway Institute. Despite being under special control of

təcrübəsinə mühəndis köməkçisi kimi göndərilmişdi. İnstitutu əla qiymətlərlə bitirən Fətəli bəy Sultanov 1870-ci ildə Qafqaz Yollar İdarəsinə təyinat alır. Qafqazda dəmiryol sistemində 20 ildən artıq müddətdə çalışan F.Sultanov Bakı–Batum dəmir yollarının inşasında, 70-ci illərdə Kutaisi, 80-ci illərdə Batumda işləmişdir. Vladiqafqaz dəmir yolu inşa olunanda Fətəli bəy yolun Vladiqafqaz–Temirxan-Şura hissəsinin tikintisinə rəhbərlik etmişdir. 1896-cı ildə F.Sultanov dövlət müşaviri çininə layiq görülmüşdür.

F.Sultanov dəmir yolu sahəsində nəzəriyyəçi kimi də tanınırdı. O, elmi mətbuatda məruzələr və məqalələrlə çıxış edirdi. 1888-ci ildə F.Sultanovun rus dilində "Yer qazımaq üçün alətlər" kitabı işıq üzü gördü. Kitabda dəmir yollarının inşası zamanı istifadə olunan alətlər, vasitələr, maşın və mexanizmlər haqqında ətraflı məlumat verilmişdir.

İlk dəfə olaraq məhz F.Sultanov Naxçıvan və Ordubaddan İrana dəmiryol xətlərinin inşası fikrini bildirmişdir. Həmçinin o, Lənkəran yaxınlığındakı Sarı adasında limanın, bu limandan isə İranın Urmiya şəhəri istiqamətinə dəmir yolu xəttinin inşasını təklif etmişdi. Bütün təkliflərlə bağlı müxtəlif sxem və xəritələr, statistik göstəricilər tərtib olunmuşdu. 1904-cü ildə F.Sultanov vəbadan əziyyət çəkən Bakı sakinlərinə maliyyə yardımı göstərmişdir. 1907–1908-ci illərdə F.Sultanovun adı "Nicat" xeyriyyə-maarif cəmiyyəti üzvlərinin siyahısında göstərilir. F.Sultanovun bioqrafiyasını araşdırmış tədqiqatçı N.Tahirzadənin fikrincə, XX əsrin əvvəllərində Fətəli bəy Peterburqa köçmüş, onun sonrakı taleyi barəsində məlumat qalmamışdır.

Tədqiqatlar nəticəsində başqa azərbaycanlı ali savadlı dəmiryolçu mühəndislərin adları müəyyən edilmişdir:

the institute director during the years of his education, Fatali bey achieved very good grades and was sent on a summer internship as assistant engineer in his third year. Fatali bey Sultanov graduated from the Railway Institute with excellent grades and was assigned to the Railway Transport Department of the Caucasus in 1870. He worked on the railways network in the Caucasus for more than 20 years, on the construction of the Baku–Batumi railway in Kutaisi in the 70s and in Batumi in the 80s. He was general construction manager on the Vladikafkaz–Temirkhan–Shura section of the construction of the Vladikavkaz railway. In 1896, Sultanov was awarded the title of state counsellor.

He was also known as a railway theorist. He appeared in the scientific press with lectures and articles and his book Tools for Excavating Earth was published in 1888. The book gave detailed information about the tools, means, machines and mechanisms used in the construction of railways.

Fatali bey Sultanov was first to propose building a line from Nakhchivan and Ordubad to Iran. Further, he proposed building a port on Sari Island near Lankaran and constructing a railway from the port to Urmiya in Iran. Schemes, maps and statistical data were included in each proposal. In 1904, Sultanov allocated funds for those suffering from cholera. From 1907–1908, he was among the members of the Nijat charity-enlightenment society. N.Tahirzade, a researcher who studied Fatali bey's life, stated that he moved to Petersburg in the 20th century and there is no information about him after that.

Research has revealed the names of other Azerbaijani railway engineers to receive a higher education:

– **İSAX MEHMANDAROV** – 1882-ci ildən dəmir yollarında xidmət etmişdir. Zaqafqaziya dəmir yolunun inşasında çalışmış, yolun Ucar–Müsüslü hissəsini inşa etmişdir. Sonralar Rusiyaya köçmüş, Peterburqda (Petroqradda) yaşamışdır.

– **RƏHİM AXUNDOV** – 1891-ci ildən dəmir yollarında xidmət etmişdir. Yollar Nazirliyi Qafqaz dairəsinin müxtəlif distansiyalarında, 1900-cü ildən Vaqon-Sisternlərin Paylanması üzrə Bakı Komitəsində Ticarət və Sənaye Nazirliyinin nümayəndəsi kimi çalışmışdır.

– **MİRZƏ İBRAHİM ABDULLABƏYOV** – 1891-ci ildən dəmir yollarında xidmət etmişdir. Yollar Nazirliyi Qafqaz dairəsi Dağıstan distansiyasında işləmiş, bir müddət Yollar Nazirliyinin Qafqaz İdarəsində şöbə müdiri olmuşdur. Xeyriyyəçiliklə məşğul olmuş, Tiflisdəki Qafqaz Müsəlman Cəmiyyətinin fəaliyyətində iştirak etmişdir.

– **SƏMƏD AĞA VƏKİLOV** – 1899-cu ildən dəmir yollarında xidmət etmişdir. Kiyev–Koval dəmir yolunda işə başlamış, sonralar Zaqafqaziya və Vladiqafqaz yollarında çalışmışdır. 1917-ci ildə Vladiqafqaz dəmir yolu yol xidməti rəisinin müavini vəzifəsində idi.

– **YUSİF XAN MƏMMƏDBƏYOV** – 1904-cü ildən dəmir yollarında xidmət etmişdir. Yollar Nazirliyi Qafqaz dairəsinin müxtəlif hissələrinin rəisi, yeni işlər üzrə mühəndis vəzifələrində çalışmışdır. Xeyriyyəçiliklə məşğul olmuş, Tiflisdəki Qafqaz Müsəlman Cəmiyyətinin fəaliyyətində iştirak etmişdir.

– **XUDADAT BƏY MƏLİKASLANOV** – 1904-cü ildən dəmir yollarında xidmət etmişdir. 1898-ci ildə Şuşa realni məktəbini bitirmiş X.Məlik-Aslanov 1904-cü ildə Sankt-Peterburq Yol Mühəndisliyi İnstitutunda ali təhsilini birincidərəcəli diplomla başa vur-

– **ISAKH MEHMANDAROV** – served on the railways from 1882. He worked on the construction of the Transcaucasian railways and built the Ujar-Mususlu line. Later, he moved to Russia and worked in Petersburg (Petrograd).

– **RAHIM AKHUNDOV** – served on the railways from1891. He worked for different departments of the Caucasus Office of the Ministry of Railway Transport, and from 1900 for the Baku Committee on Tanker Wagon Distribution as a representative of the Ministry of Trade and Industry.

– **MIRZA IBRAHIM ABDULLABEYOV** – served on the railways from 1891. He worked for the Daghestan Office of the Ministry of Railway Transport and was for a while head of department at the Caucasus Office of the Ministry of Railway Transport. He was involved in charity work and was active in the Tiflis Caucasian Muslim Society.



Səməd ağa Vəkilov. 1901-ci il. Fotoşəkil ilk dəfə çap olunur

Samad agha Vakilov, 1901. Picture published for the first time

– **SAMAD AGHA VEKILOV** – served on the railways from 1899. He began his career on the construction of the Kiev-Koval line, and later worked on the Transaucasian and Vladikavkaz railways. In 1917, he was deputy track service chief of Vladikavkaz railways.

Yusif xan Məmmədbəyov. 1901-ci il

Yusif khan Mammadbeyov, 1901



muşdur. Təyinata əsasən 6 ay Voloqda–Petrozavodsk dəmir yolunun çəkilişi idarəsində işləmiş Xudadat bəy 1905-ci ildə Tiflisə göndərilmiş və Zaqafqaziya Dəmiryol Nəqliyyatı İdarəsində işləməyə başlamışdır. Əvvəlcə mühəndis, stansiya rəisinin köməkçisi, sonra isə Zaqafqaziya dəmir yolunun Suram aşırımı (Gürcüstan) keçidində yol xidməti rəisinin köməkçisi, daha sonra rəisi təyin olunmuşdur. Onun rəhbərliyi ilə Çiatura manqan filizlərinə dəmir yolu çəkilmişdir. Bu dövrdə Məlik-Aslanovun Peterburq jurnallarında elmi məqalələri, 1918-ci ildə ilk kitabı çap olunmuşdur. O, dəmiryol texnikası sahəsində yeni ixtiraları ilə tanınmış ixtiraçı-mühəndis olmuşdur.

Xudadat bəy Məlik-Aslanov. 1905-ci il

Khudadat bey Malik-Aslanov, 1905

– **M.Q.QASIMZADƏ** – hansı ildən dəmir yollarında xidmət etdiyi məlum deyil; 1912–1920-ci illərdə Dəvəçi dəmir yolu stansiyasının rəisi işləmişdir.

– **MİRZƏ LƏTİF MİRZƏYEV** – 1908-ci ildən dəmir yollarında xidmət etmişdir. Soçi–Tuapse dəmir yolunun inşasında çalışmış, 1913-cü ildə Kazan–Yekaterinburq dəmir yolunun inşasında işləmişdir. Bir sıra tikililərin, o cümlədən Kür çayı üzərindən dəmiryol

– **YUSIF KHAN MAMMAD-BEYOV** – served on the railways from 1904. He worked as the head of different sections of the Caucasus Office of the Ministry of Railway Transport and as an engineer on new works. He was involved in charity work and an active member of the Caucasian Muslim Society in Tiflis.



– **KHUDADAT BEY MALIK-ASLANOV** – served on the railways from 1904. Malik-Aslanov, who graduated from the Shusha Realny School in 1898, completed his higher education with a first-class diploma at the Saint-Petersburg Railway Engineering Institute in 1904. Khudadat bey, who worked in the Vologda-Petrozavodsk railway department for six months on an assignment, was sent to Tiflis in 1905 and began working in the Transcaucasian Railway Transportation Department. He was first an engineer and assistant to the station chief, then assistant to the track service chief at the Suram pass (Georgia) crossing the Transcaucasian railway, and later become the chief there. The line to the Chiatura manganese fields was built under his supervision. Malik-Aslanov's scientific articles were published in Petersburg magazines



Mirzə Lətif Mirzəyev. 1908-ci il. Fotoşəkil ilk dəfə çap olunur

Mirza Latif Mirzayev, 1908. Picture published for the first time

körpüsü kimi mürəkkəb tikilinin yaradılmasında iştirak etmişdir.

– **İBADULLA ƏLİYEV** – 1909-cu ildə Riqa Politexnik İnstitutunu bitirmiş, 1920-ci ilədək Bakı atlı dəmir yolunun (konka) rəisi olmuşdur.

– **TEYMUR BƏY MƏLİK-ASLANOV** – Petroqrad Politexnik İnstitutunun mühəndis-tikinti fakültəsini bitirmiş, 1915-ci ildə Zaqafqaziya Dəmir Yolları İdarəsində yeni işlər üzrə mühəndis vəzifəsində xidmət etmişdir.

– **ABBAS QURBANQULU OĞLU KƏRİMOV** – 1914-cü ildən dəmir yollarında xidmət etmişdir. Şimali Qafqazda və Kazanda yollar və körpülər inşa etmiş, sonralar Gəncə dəmir yolu stansiyasının rəisi olmuşdur.

1891-ci ildən dəmir yolu stansiyalarında dəmir yolu orta məktəbləri açılmışdır. Burada kənar şəxslərin təhsili pullu, dəmiryolçu uşaqlarınınkı isə pulsuz idi. Qafqazda ilk dəfə olaraq 1887-ci ildə Yelizavetpolda dəmiryolçu uşaqları üçün fərdi məktəb açıldı.

Tədqiqatçı Məhərrəm Paşayev tərəfindən Azərbaycan dəmir yollarında işləyən azərbaycanlı dəmiryolçuların sayı müəyyən olunmuşdur. Belə ki, Bakı–Tiflis dəmir yolu xəttinin Qarayazıdan Bakıyadək stansiyalarında 1890-cı ilə of this period and in 1918 his first book was published. He was a famous inventor-engineer, well-known for his new inventions in railway technology.



M.Q.Qasımzadə. 1920-ci il
M.Q.Qasimzade, 1920

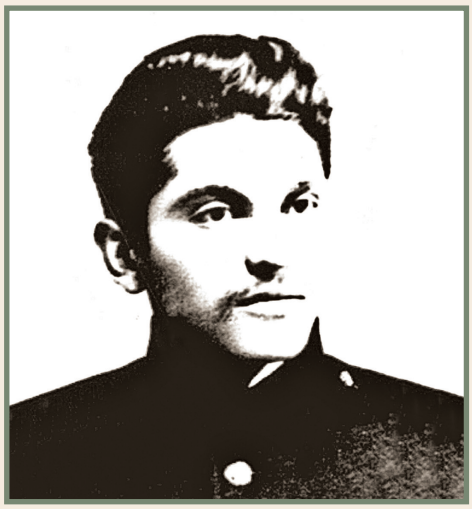
– **M.Q.QASIMZADE** – It is not known in which year he began working on the railways, from 1912-20 he was chief of the Devechi railway station.

– **MIRZA LATIF MIRZAYEV** – served on the railways from 1908. He worked on the construction of the Sochi–Tuapse railway and in 1913, on the construction of the Kazan–Yekaterinburg railway. He worked on the creation of a number of constructions, including the complex bridge over the Kur River.

– **IBADULLA ALIYEV** – graduated from Riga Polytechnic Institute in 1909 and, in 1920, became chief of the Baku horse-drawn railway.

– **TEYMUR BEY MALIK-ASLANOV** – studied civil engineering at the Petroqrad Polytechnic Institute and in 1915 served as an engineer of new works in the Transcaucasus Railways Office.

– **ABBAS QURBANQULU OGHLU KARIMOV** – served on the railways from 1914. Built roads and bridges in the North Caucasus and Kazan and later became the chief of Ganja railway station.



Teymur bəy Məlik-Aslanov

Teymur bey Malik-Aslanov

aid ştatda olan 896 nəfər kiçik qulluqçuların və xidmətçi fəhlələrin siyahısına əsasən cəmi 39 nəfər azərbaycanlı işləmişdir ki, onların da 37-si yoldəyişən, 1-i teleqraf işçisi, 1-i konduktor idi. Belə vəziyyətin əsas səbəbi çarizmin ruslaşdırma siyasəti ilə bağlı idi. Orta texniki məktəblərə və dəmiryolçuların

Railway secondary schools were established at railway stations from 1891. Children of railway employees could study there for free, but others paid. An individual school for children of railway workers, the first in the Caucasus, opened in Yelizavetpol in 1887.

The researcher Maharram Pashayev calculated the number of Azerbaijani railway specialists working on the railways of Azerbaijan. Thus, in 1890 only 39 people of 896 lower-level specialists and staff at the stations on the Baku–Tiflis line between Qarayazi and Baku were Azerbaijanis; 37 were points operators, one was a telegraph worker and the other a conductor. The main reason for this was the Tsar's russification policy. Students could only be admitted to technical schools and to several one-grade and two-grade schools for railway workers' children after taking admission exams in Russian.

Zaqafqaziya dəmir yolunun sxematik xəritəsi. Poçt açıqcası. 1905-ci il

Schematic map of the Transcaucasian Railways. Postcard, 1905





Neft məhsullarını daşıyan eşelon "Nobel qardaşları" şirkətinin neft emalı zavodunda. 1908-ci il

An oil train carrying oil products in the Nobel Brothers' refinery, 1908

uşaqları üçün açılmış bir neçə birsinifli və ikisinifli məktəblərə şagirdlər yalnız rus dilində imtahan verəndən sonra qəbul olunurdular.

Kadr məsələsi ilə bağlı problemlərdən biri onunla bağlı idi ki, təkcə tədris ocaqlarına qəbul imtahanları rus dilində deyildi, adi fəhlə kimi işə götürülən şəxslər də rusca bilməliydilər. M.İ.Paşayev göstərir ki, Zaqafqaziya Dəmir Yolları Baş Emalatxanası mühasibliyinin kitablarının birində bu cəhətdən xarakterik olan bir yazıda belə gedib: "Rus dilini bilmədiyi üçün cərimə edilmişdir". 1890-cı illərdən sonra isə milliyyətcə rus olmayanlar rus dilindən imtahan verməli olur, yalnız bundan sonra depolara daimi işə qəbul edilirdilər.

XX əsrin əvvəllərində vəziyyət dəyişdi. Fəhlələr sırasında azərbaycanlıların sayı artdı. 1902-ci ildə Azərbaycan dəmir yolları xətləri və stansiyalarında ümumiyyətlə 7–8 min fəhlə, depolarda əlavə olaraq 1200–1300 fəhlə çalışırdı. 9 minə yaxın fəhlədən 1902-ci ildə 1609 nəfəri, 1903-cü ildə isə 1730 nəfəri azərbaycanlı idi. XX əsrin birinci onilliyində dəmir yollarında 2 mindən çox azərbaycanlı fəhlə və qulluqçu işləyirdi. Onu da nəzərə almaq lazımdır ki, işləyənlərin 95%-i sıravi fəhlə idi.

One of the staffing problems was not only that admission exams to educational institutions were in Russian, but also that people employed as ordinary workers were also required to speak Russian. M.I.Pashayev shows that the following words indicative of these issues appeared in books of the Transcaucasus Railway's Main Workshop: "Fined for not knowing Russian language". After the 1890s, non-ethnic Russians were supposed to take Russian languages tests and could be permanently employed at depots only after this.

The situation changed early in the 20th century. The number of Azerbaijani workers was rising. In total there were 7–8,000 workers on Azerbaijani railways and an additional 1,200–1,300 worked in depots in 1902. Of 9,000 workers, 1609 were Azerbaijanis in 1902 and 1730 in 1903. There were more than 2,000 workers and servants in the first decade of the 20th century. It is notable that 95% were ordinary workers.

DƏMİR YOLLARI TARİXİNDƏN MARAQLI FAKTLAR

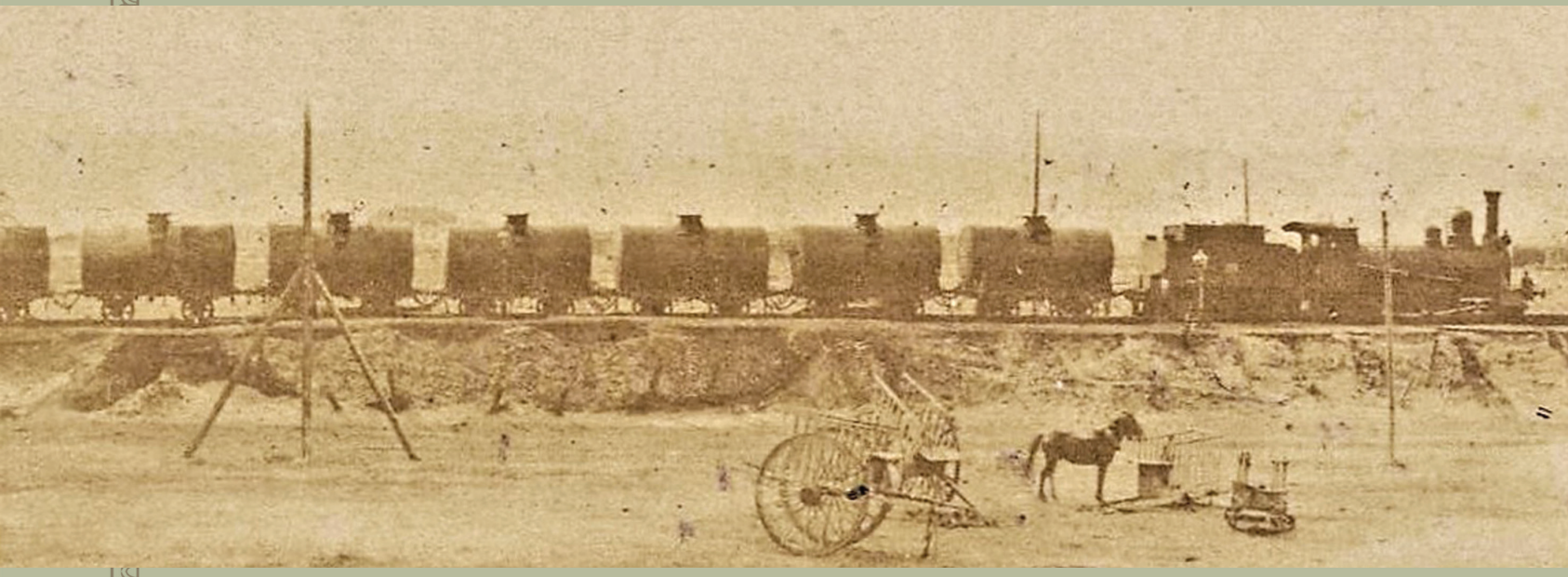
INTERESTİNG FACTS FROM RAİLROAD HİSTORY

"Qatar hələ Bakıya çatmamış şərqdə Xəzər dənizinin açıq-göy zolağı görsənir. Sonra dağlar dənizin görüntüsünü bağlayır və nəhayət qatar Bakının təmtəraqlı vağzalı ilə bəzədilmiş hansısa quyuya bənzər yerində dayanır".

Tanınmış rus yazıçı və publisisti İvan Zaxaryin.
"Qafqaz və onun qəhrəmanları. Müqəddəs yerləri,
sərvəti və xalqları" oçerki, 1902-ci il

"Train has not yet arrived in Baku, in the east seems light blue strip of the Caspian Sea. The mountains then close the sea view and finally the train enters some pit decorated with a lush train station.

The famous Russian writer and publicist Ivan Zakharyin.
"The Caucasus and its heroes. Holy places,
wealth and peoples "essay, 1902



Neftin daşınması. 1900-cu il. XX əsrin əvvəllərində Azərbaycan peyzajının ayrılmaz hissəsi: işsiz qalmış at qoşquları və texniki imkanları artmış qatarlar

Oil transportation. 1900. An integral part of the Azerbaijani landscape in the early twentieth century: idle horse trailers and trains with increased technical capabilities

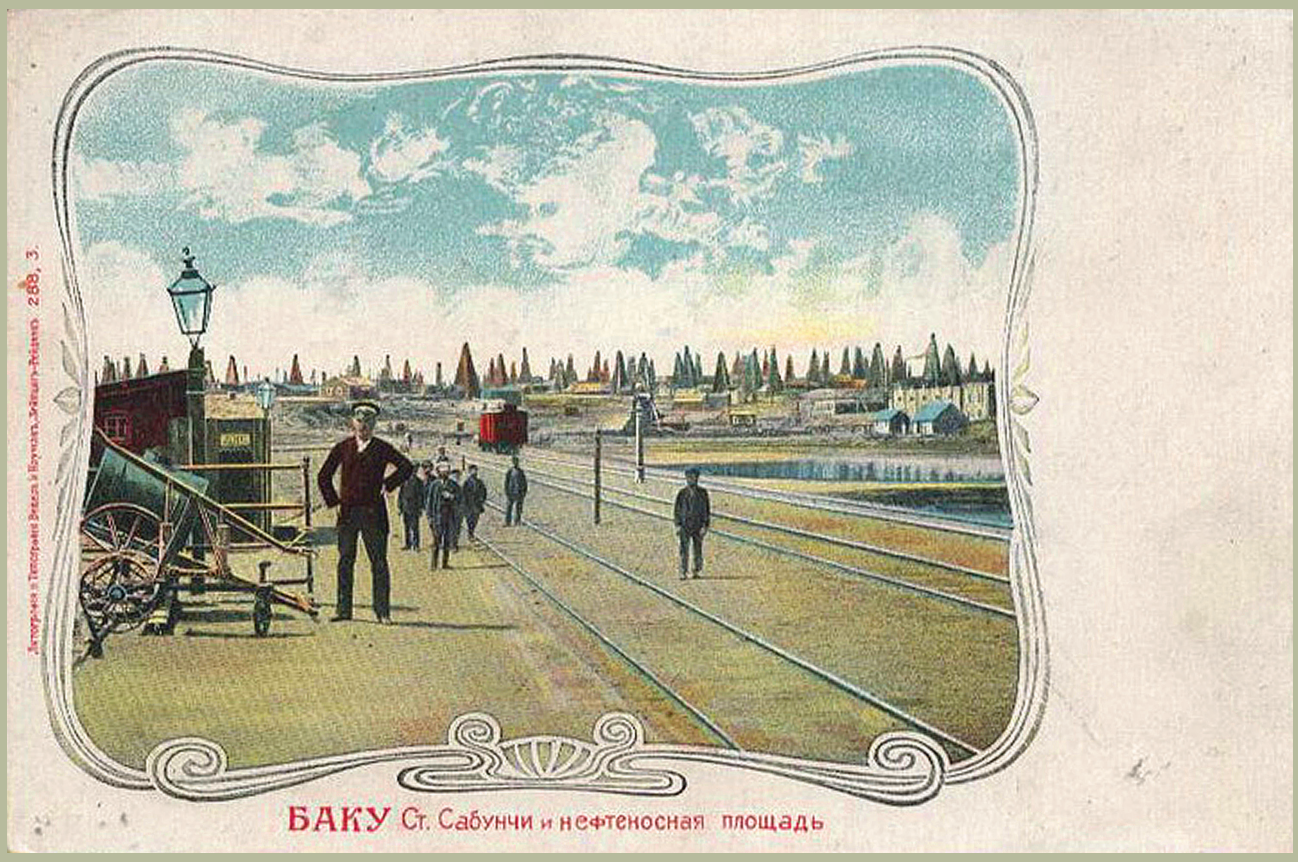


Buxara əmiri Bakı dəmir yolu vağzalında. 1902-ci il
The Emir of Bukhara is at the Baku Railway Station. 1902

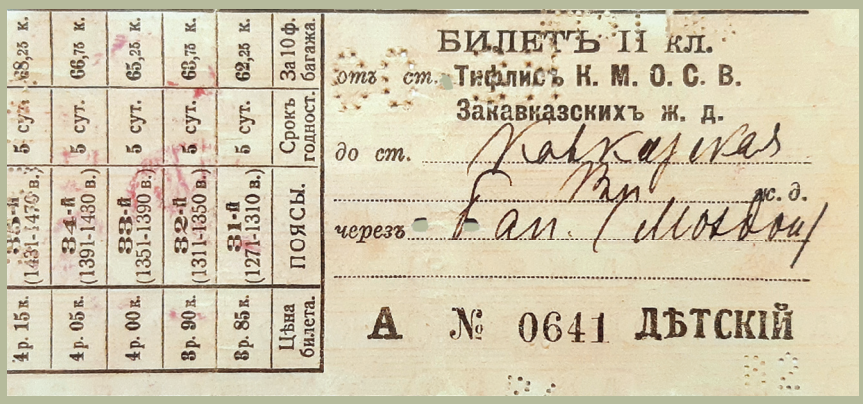


Dəmir yolları sərnişinlərinin həyatını sığortalayan şirkətin reklam vərəqi. 1898-ci il

Advertising sheet of the company ensuring the life of railway passengers. 1898



Sabunçu dəmir yolu vağzalı poçt açıqçasında. 1898-ci il.
Sabunchu Railway Station on the postcard. 1898



Zaqafqaziya dəmir yolunun uşaq bileti. 1900-cu il

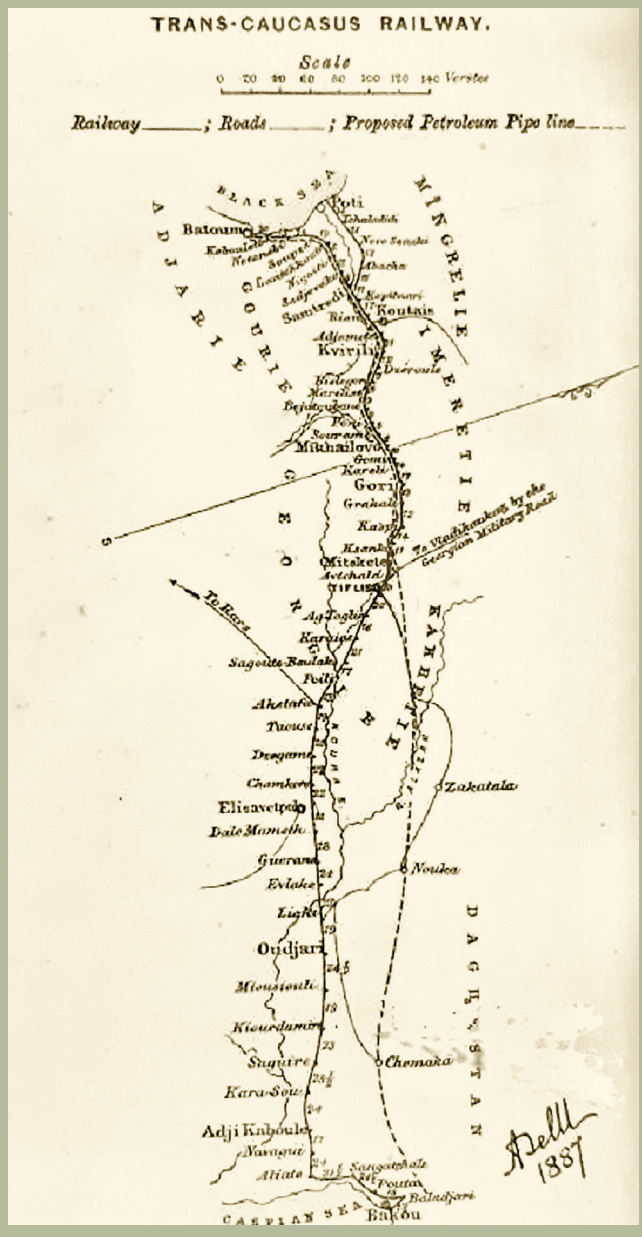
Child ticket of Transcaucasian Railway. 1900

"Dəmir yolu Tiflisi Xəzər dənizi ilə birləşdirən araba yoluna parallel gedir. Hər ikisi Navtluq, Poylu, Aqstafa, Dəllər, Yelizavetpol, Kürdəmr, Ələt, Bakıdan keçir, Kürün vadisini aşır... Bakıda Avropa və ya Amerikanın istənilən böyük şəhərinə layiq möhtəşəm dəmir yolu vağzalı var..."

Jül Vern (1828-1905), məhşur fransız yazıçısı. "Klodius Bombarnak" romanı, 1892-ci il

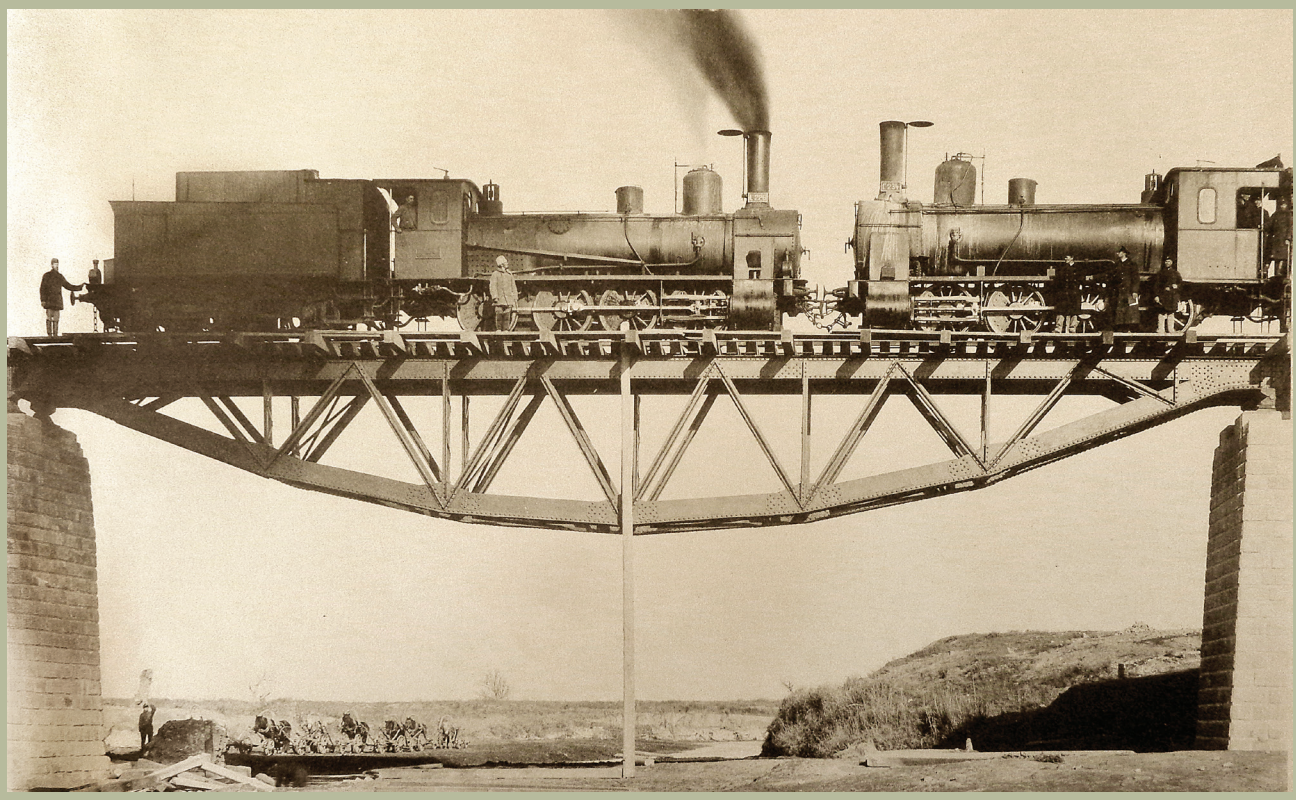
"The railroad is parallel to the cart that connects Tbilisi with the Caspian Sea. Both of them pass through Navtlug, Agstafa, Deller, Elisabethpol , Kurdamir, Alat, Baku and cross the Kura valley ... There is a magnificent railway station in Baku that deserves every big city in Europe or America... "

Jules Verne (1828-1905), a famous French writer. The novel "Claudius Bombarnac", 1892



Zaqafqaziya dəmir yolunun sxemi. 1887-ci il

Transcaucasia Railway Scheme. 1887



XX əsrin əvvəllərində yeni inşa edilmiş körpü sınaqdan keçirilərkən körpünün uzunluğu boyunca parovoz və qatarlar düzürlürdü. Maraqlıdır ki, bu zaman körpünü inşa etmiş mühəndis də körpüyə qalxırdı. Fotoşəkildə Samur çayı üzərində inşa edilmiş viadukun sınağı təsvir olunub. 1902-ci il

At the beginning of the twentieth century, when the newly constructed bridge was being tested, steamers and trains were lined up along the length of the bridge. Interestingly, the engineer who built the bridge at that time also came to the bridge. The photo shows the test of a viaduct built on the Samur River. 1902



Zaqafqaziya dəmir yolu əməkdaşının kəmər toqqası. 1900-cu il

The belt buckle of the Transcaucasian railroad worker. 1900



Zaqafqaziya dəmir yolu əməkdaşı baş geyiminin kokardası. 1900-cu il.

Cockroach of headdress of Transcaucasian railroad worker. 1900

II FƏSİL

CHAPTER II

AZƏRBAYCAN DƏMİR YOLLARI 1914–1920-ci İLLƏRDƏ

AZERBAIJAN RAILWAYS 1914–1920

AZƏRBAYCAN DƏMİR YOLLARI I DÜNYA MÜHARİBƏSİ İLLƏRİNDƏ

AZERBAIJAN RAILWAYS DURING WORLD WAR I

I Dünya müharibəsi ilə əlaqədar Rusiya imperiyası dəmir yollarının iki rayona bölünməsini göstərən xəritə. 1914-cü il

A map showing the division of Russian Empire railways into two regions during the World War I, 1914

XIX əsrin sonunda dəmir yolları müharibənin strateji vasitələri sırasına daxil edildi. Müharibənin başlanması ilə ölkənin bütün dəmir yolları iki qrupa bölündü: Qərb rayonu yolları (ön cəbhə yolları); Şərq rayonu yolları (arxa cəbhə yolları). Azərbaycan dəmir yolları hər iki rayona aid edilmişdi: Bakı–Tiflis xətti və ondan cənub, qərb və cənub-



Railways were included on the list of strategic facilities at the end of the 19th century. The country's railways were divided into two at the start of the war: the Western region (at the front) and the Eastern region (at the rear). The railways of Azerbaijan were allocated to both regions: the Baku–Tiflis line and those to the south, west and south-west of it were western region lines and those to the north and north-east of the Tiflis–Baku line were eastern region lines.

In total, 23,000 civilian engineers and engine drivers were sent to the front. All reserves were involved in mobilisation. 50% of I and II class passenger carriages and 15% of III and IV class carriages were allocated to the transportation of troops. On new types of trains cargo and passenger wagons were used: hospital trains, armoured trains, canteen, warehouse and laundry trains.

A new type of train was introduced during World War I: hospital trains. Besides providing first aid, the staff of hospital trains sent to the most active parts of the front would carry out the most difficult operations and take the wounded to hospitals at the rear. The chiefs of hospital trains were appointed from the most reputable and professional doctors. It is gratifying to mention that they included Azerbaijani mil-





Sanitar qatarının rəisi Əli Muxtar Əliyev (pəncərədə) heyəti və yaralılarla. Cənub-Qərb cəbhəsi. 1916-cı il

Ali Mukhtar Aliyev, chief of a hospital train (at the window) with his team and the wounded. South-western front, 1916

Sanitar qatarının rəisi Firuz Ordubadski heyəti ilə. Qərb cəbhəsi, Çop stansiyası. 1917-ci il

Firuz Ordubadski, chief of a hospital train, with his team. Western front, Chop station, 1917



Sanitar qatarının rəisi Əli Heydər Allahverdiyev (2-ci sıra, soldan 2-ci, qara eşmə bığları ilə seçilir). Qərb cəbhəsi. 1917-ci il

Ali Heydar Allahverdiyev, chief of a hospital train (second row, second from the left; distinguished by his black twirling moustache). Western front, 1917





Şahtaxtı–Maku–Bəyazid yolunun açılışı şərəfinə medal (üz və arxa tərəfi). 1916-cı il

A medal honouring the opening of the Sahtakhti–Maku–Beyazid railway (obverse and reverse), 1916

qərbdə olan yollar Qərb rayonu yolları, Bakı–Tiflis xəttindən şimal və şimal-şərqdə olan yollar Şərq rayonu yolları.

Ümumilikdə 23 min mülki mühəndis və texnik ön cəbhə yollarına göndərilmişdi. Səfərbərlik işlərinə bütün ehtiyatlar cəlb olunmuşdu. I və II sinif sərnişin vaqonlarının 50%-i, III və IV sinif vaqonlarının 15%-i qoşunların daşınmasına cəlb edilmişdi. Sərnişin və yük vaqonları əsasında yeni növ qatarlar yollara buraxıldı: sanitar qatarı, zirehli qatar, qatar-yeməkxana, qatar-anbar, qatar-camaşırxana.

I Dünya müharibəsində yeni qatar növü təsis olundu: sanitar qatarı. Cəbhənin ən qaynar bölgələrinə göndərilən sanitar qatarlarının heyəti ilkin tibbi yardım göstərməklə bərabər, ən çətin əməliyyatları keçirir, yaralıları arxa cəbhədəki stasionar hospitallara çatdırırdı. Dövr üçün yenilik olan sanitar qatarlarının rəisləri ən peşəkar və nüfuzlu həkimlər sırasından təyin olunurdular. Fərəhli haldır ki, belələri sırasında azərbaycanlı hərbi həkimlər də var idi: 1917-ci ildə Cənub-Qərb cəbhəsində sanitar qatarının rəisi vəzifəsində çalışmış Əli Muxtar Əliyev, Qərb cəbhəsində sanitar qatarının rəisi Firuz Ordubadski, itary doctors: Ali Mukhtar Aliyev, chief of a hospital train on the south-western front in 1917, Firuz Ordubadski, chief of a hospital train on the western front and Ali Heydar Allahverdiyev, chief of a hospital train from 1916–1917.

The railways passing through the territory of Azerbaijan were heavily loaded at the outbreak of World War I in 1914. Although the transportation of commercial goods was halted when the war started, the railways worked very hard transporting military equipment.

For the Russian Empire, carrying its military equipment into Iran faced problems with the provision of arms and ammunition so a narrow gauge military railway was built in 1914 from Shahtakhti settlement, Nakhchivan, to the city of Maku in South Azerbaijan. The railway was classified as narrow gauge being 1067 mm wide. The line from Maku was extended to Beyazid and used for the supply of Russian troops to the invaded parts of Turkey. The Sakhtakhti–Maku–Beyazid railway was put into full use on 15 July 1916. (As soon as the line was built it was also used for commercial purposes and, as a

1916–1917-ci illərdə sanitar qatarının rəisi olmuş Əli Heydər Allahverdiyev.

1914-cü ildə I Dünya müharibəsinin başlanması ilə Azərbaycandan keçən dəmir yollarına böyük ağırlıq düşmüşdü. Müharibənin başlanması ilə kommersiya yüklərinin daşınması dayandırılsa da, hərbi yüklərin daşınmasına görə dəmir yolları çox gərgin işləyirdi.

Qoşunlarını İrana yeridən Rusiya imperiyası onların silah və sursatla təmin edilməsində problemlərlə üzləşdi. Nəticədə 1914-cü ildə Naxçıvanın Şahtaxtı qəsəbəsindən Cənubi Azərbaycanın Maku şəhərinə qədər hərbi xarakterli ensiz izli dəmir yolu inşa olundu. Şahtaxtı–Maku dəmir yolunun eni 1067 mm olduğundan ensiz izli dəmir yollarına aid edilirdi. Makudan xətt uzadılaraq Bəyazidə qədər çatdırılmış və Türkiyənin işğal olunmuş ərazilərində yerləşən rus qoşunlarının təminatında istifadə edilmişdi. Şahtaxtı–Maku–Bəyazid yolu tam gücü ilə 1916-cı il iyulun 15-dən işləmişdir. Yol inşa olunan kimi hərbi yüklərlə bərabər, mülki yüklər də daşınmağa başlanmış, nəticədə yolun inşasına sərf olunmuş vəsaitdən artıq məbləğ xəzinəyə daxil olmuşdur.

1912-ci ildə Yevlax–Bərdə–Ağdam–Xankəndi–Şuşa ensiz izli dəmir yolunun çəkilməsinə başlanıldı, lakin 1914-cü ildə I Dünya müharibəsinin başlanmasına görə işlər yarımçıq qaldı. Buna baxmayaraq yolun mövcud olan hissəsi (Yevlax–Bərdə) "Şuşa dəmir yolu" adı ilə fəaliyyət göstərirdi.

I Dünya müharibəsində Qafqaz cəbhəsində rus ordusunun hərbi əməliyyatlarını yüngülləşdirmək məqsədilə 1916-cı ildə Ələt–Culfa dəmir yolunun inşasına başlanıldı. Yolun çəkilişində 50 minə qədər insan çalışırdı. Bu da tikinti işlərini yüksək sürətlə aparmağa imkan verirdi. Lakin müharibə şəraitində maliyyə vəsaiti, texnika və mütəxəssislərin çatışmazlığı ucbatından tikinti yarımçıq qalmışdı.



Şuşa ensiz izli dəmir yolunun parovozu. 1917-ci il. Fotoşəkil ilk dəfə çap olunur

result, funds exceeding those spent on its construction went to the treasury.

The construction of the Yevlakh–Barda–Aghdam–Khankendi–Shusha narrow gauge railway began in 1912 but, due to the war, work halted in 1914. Despite this, the completed section (Yevlakh–Barda) functioned as the Shusha line.

Construction of the Alat-Julfa railway started in 1916 to ease military operations by Russian troops on the Caucasian front during World War I. Construction began on 30 July 1916. Around 50,000 people worked on the construction to ensure a speedy completion. However, construction was not completed because of a lack of finance, equipment and experts.

Steam engine on the Shusha narrow gauge railway, 1917. Picture published for the first time

1918-ci İL – "DƏMİR YOLLARI ÜZƏRİNDƏ MÜHARİBƏ"

1918 – "A FİGHT BY RAİL"

1917-ci ildə Rusiya imperiyasında baş verən proseslər dəmir yolu sisteminə də təsir göstərdi. Mərkəzi maliyyələşmənin olmaması vahid dəmir yolu sisteminin parçalanmasına səbəb oldu. Dəmir yolları sistemində çoxsaylı fəhlə sinfinin çalışdığını nəzərə alan bolşeviklər fəhlələr arasında inqilabi təbliğat aparır, etiraz tətilləri adı ilə vahid nəqliyyat sisteminin ahəngdar işinin pozulmasına nail olurdular. İnqilab nəticəsində keçmiş Rusiya imperiyası ərazisində şiddətlənən vətəndaş müharibəsində dəmir yolları vacib rol oynamağa başladı. Bütün vuruşan tərəflər dəmir yolu stansiyalarını, körpüləri ələ keçirməyə, bu yollara özlərinin zirehli qatarları vasitəsilə nəzarət etməyə çalışdıqlarından dəmir yolları uğrunda ağır döyüşlər gedirdi. Mütəxəssislər bu dövr hərbi əməliyyatlarının böyük hissəsini hətta "dəmir yolları üzərində müharibə" adlandırırlar.

Cənubi Qafqazın Rusiya imperiyasının tərkibindən çıxması, burada əvvəlcə qısa müddət ərzində Zaqafqaziya Komissarlığı adlı dövlətin qurulması, daha sonra üç müstəqil respublikanın yaradılması Zaqafqaziya dəmir yolları sisteminin parçalanmasına səbəb oldu. Azərbaycan xalqının müstəqillik uğrunda apardığı mübarizə istər keçmiş "vahid və bölünməz Rusiya imperiyası" tərəfdarları olan qüvvələri, istər-

Events in the Russian Empire in 1917 affected the railway system too. The lack of centralised funding caused a division of the railway system. Given the large number of workers in the railway system, the Bolsheviks propagated revolutionary ideas among them, disrupting the harmonious work of a single transport system with protest strikes. Following the revolution, railways had an important role in the civil war in the former Russian Empire. There was heavy fighting over railways, with all belligerents trying to capture railway stations and bridges and control lines with their armoured trains. Historians label a major part of the military operations of this period, "a fight over railways".

The withdrawal of the South Caucasus from the Russian Empire, the establishment of a state called the Transcaucasian Commissariat for a short period followed by the appearance of three independent countries divided the Transcaucasian railway system. The Azerbaijani people's fight for independence was fearful, both for the supporters of the former "single and undivided Russian Empire" and for forces trying to establish a Soviet state. They tried all means to suppress the Azerbaijani people's will to fight and found irreplaceable partners in various chauvinist and nationalist



Ağır döyüşlər getmiş Kürdəmir stansiyası. 1918-ci il. Fotoşəkil ilk dəfə çap olunur

Kurdemir station, the object of heavy fighting in 1918. Picture published for the first time

sə də "sovet dövləti" qurmağa çalışan qüvvələri qorxudurdu. Onlar bütün üsullara əl ataraq Azərbaycan xalqının mübarizə əzmini qırmağa çalışırdılar. Bu yolda onlar Azərbaycan torpaqlarına göz dikən müxtəlif erməni millətçi və şovinist qüvvələri qismində özlərinə əvəzedilməz müttəfiq tapdılar.

1918-ci ilin mart-iyun aylarında ermənilər və onları dəstəkləyən bolşeviklər Bakı və ətraf kəndlərdə, daha sonra isə Şamaxı, Quba, Zəngəzur, İrəvan, Qarabağ, Naxçıvan ərazilərində azərbaycanlılara qarşı soyqırımlar törətmişlər. 50 mindən artıq azərbaycanlı qətlə yetirilmişdir.

1918-ci il mayın 28-də Azərbaycan Cümhuriyyətinin yaradılmasının bəyan edilməsi antiazərbaycan qüvvələrini təşvişə saldı. Bolşevik və erməni-

Armenian forces who had their eyes on the lands of Azerbaijan.

Armenians and the Bolsheviks supporting them, committed massacres against Azerbaijanis in Baku and surrounding areas and later in Shamakhi, Quba, Zangazur, Irevan, Qarabagh and Nakhchivan from March-June 1918. More than 50,000 Azerbaijanis were killed.

The declaration of the Azerbaijan Democratic Republic on 28 May 1918 worried anti-Azerbaijan forces. Troops of the fictional Baku-Soviet administration, consisting of Bolsheviks and Armenians, moved towards Yelizavetpol (Ganja) along the Tiflis–Baku railway. The enemy forces were equipped with all kinds of military equipment and weapons (armoured

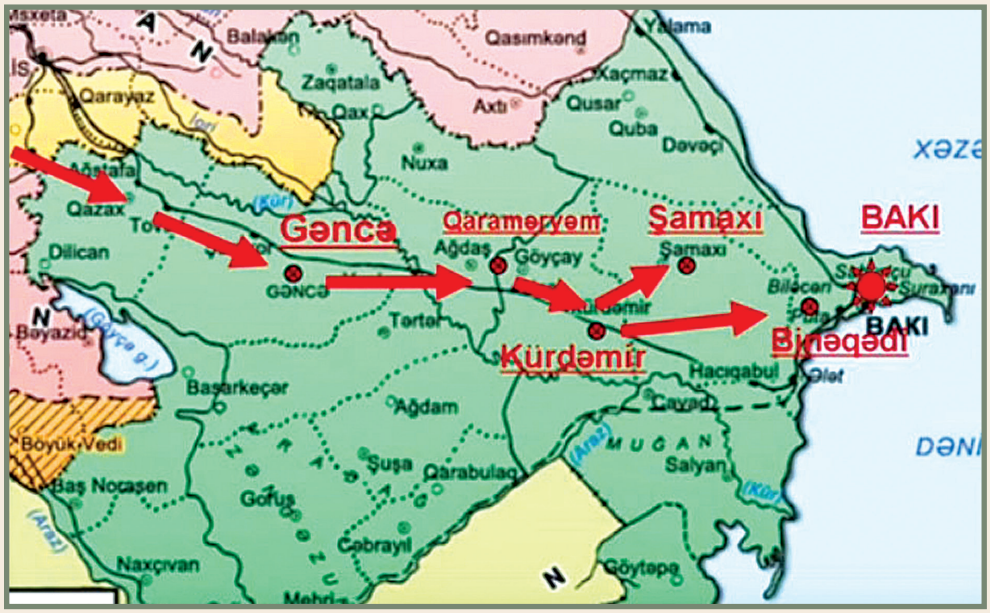
lərdən ibarət Bakı Soveti qondarma qurumunun qoşunları Sovet Rusiyasının dəstəyi ilə Bakı–Tiflis dəmir yolu boyunca Yelizavetpola (Gəncəyə) doğru irəliləməyə başladı. Bütün növ hərbi texnika və silahlarla (zirehli qatar, zirehli avtomobillər, təyyarələr, toplar, atıcı silahlar) tam təchiz olunmuş düşmən qüvvələri getdikcə irəliləyirdi. Belə şəraitdə Azərbaycan hökuməti 1918-ci il iyunun 4-də Osmanlı dövləti ilə dostluq və qarşılıqlı yardım haqqında müqavilə imzalamış, Azərbaycan və Osmanlı hissələrindən ibarət Qafqaz İslam Ordusu

trains and cars, planes, cannon and small arms) advanced gradually. An agreement of partnership and mutual help was signed between the government of Azerbaijan and the Ottoman state on 4 June 1918 and a Caucasian Islamic army of Azerbaijani and Ottoman units was established. As well as Turkish military units under Nuri Pasha, Azerbaijani units led by the renowned Aliagha Shikhlinski were also in the fight. The operations that started from Ganja in June 1918 were quite heavy.

İngilis qoşunları Biləcəri dəmir yolu stansiyasında. Avqust, 1918-ci il

English troops at Bilajari railway station. August, 1918





Qafqaz İslam Ordusunun Bakıya doğru yürüşü – "dəmir yolu üzərində müharibə"

The march of the Caucasus Islam Army on Baku – "the fight by rail"

yaradılmışdı. Osmanlı sərkərdəsi Nuru paşanın rəhbərlik etdiyi orduda türk hərbi hissələrindən başqa, Azərbaycanın tanınmış sərkərdəsi general Əliağa Şıxlinskinin komandanlığı altında Azərbaycan hərbi hissələri də vuruşurdu. 1918-ci ilin iyununda Gəncədən başlayan hücum əməliyyatı olduqca ağır şəraitdə keçirdi.

"Dəmir yolları üzərində müharibə"nin ən ağır döyüşlərinin iri dəmir yolu stansiyaları (Müsüslü, Kürdəmir, Biləcəri stansiyaları) ətrafında baş verməsi təsadüfi deyildi. O dövrdə dəmir yollarına nəzarət ərazilərə nəzarət demək idi. Qafqaz İslam Ordusu əvvəlcə Bakı Sovetinin bolşevik-erməni qoşunlarını, daha sonra menşevik və ermənilərdən ibarət olan Sentrokaspi Diktaturası adlı qurumu və onu dəstəkləyən ingilis qoşunlarını məğlub etdi və nəhayət, 1918-ci il sentyabrın 15-də Bakı şəhərini düşməndən azad etməyə müvəffəq oldu.

It is no accident that the main battles in the "fight over railways" took place near major railway stations (Mususlu, Kurdemir, Bilajari). Controlling the railways meant controlling territory. The Caucasus Islam Army defeated first the Bolshevik-Armenian troops of the Baku-Soviet, then the Sentrokaspi dictatorship of Mensheviks and Armenians and the British troops who supported it and finally managed to free the city of Baku from the enemy on 15 September 1918.

1918–1920-ci İLLƏRDƏ AZƏRBAYCAN DƏMİR YOLLARININ İNKİŞAFI

THE DEVELOPMENT OF AZERBAIJAN RAILWAYS 1918–1920

Azərbaycan Cümhuriyyəti. 1918–1920-ci illər. Xəritədə istismar olunan və tikilən dəmir yolları göstərilib

The Azerbaijan Democratic Republic, 1918–1920. Map showing railways in use or under construction



Azərbaycan Cümhuriyyətinin yaradılması ərəfəsində dəmir yolu ölkədəki nəqliyyat əlaqələrində mühüm rol oynayırdı. Bu dövrdə dəmir yollarının ümumi uzunluğu 954,2 km idi. 1917–1918-ci illərdə böhran və dağıntılar nəqliyyata ağır zərbə vurdu. Ölkədə olan hərc-mərclik, döyüş əməliyyatlarının davam etməsi dəmir yollarının vəziyyətinə mənfi təsir göstərdi.

1918-ci il mayın 28-də – Tiflisdə Azərbaycan Milli Şurası tərəfindən Azərbaycanın müstəqilliyinin elan olunduğu gün Fətəli xan Xoyskinin

Railway had an important role in transportation on the eve of the Azerbaijan Democratic Republic. There were 954.2 km of track at the time. The crisis and devastations of 1917–1918 caused considerable damage to the transport infrastructure. The chaos in the country and continuing military operations affected the railways badly.

The day that the National Council of Azerbaijan declared the independence of the Azerbaijan Democratic Republic in Tiflis on 28 May 1918, one of





Xudadat bəy Məlik-Aslanov hökumət üzvləri arasında. 1920-ci il

Khudadat bey Malik-Aslanov with other members of the government, 1920

təşkil etdiyi hökumət kabinəsində ilk nazirliklərdən biri Azərbaycan Cümhuriyyəti Yollar Nazirliyi idi. Nazirliyin tərkibində başqa idarələrlə bərabər, Azərbaycan Dəmir Yolu İdarəsi və Azərbaycan Dəmir Yolunun Mühafizəsi İdarəsi yaradılmışdı. İlk yollar naziri vəzifəsinə hələ Zaqafqaziya Cümhuriyyəti hökumətində yollar naziri işləmiş, dəmir yolu işləri sahəsində böyük təcrübəsi olan məşhur ixtiraçı-mühəndis Xudadat bəy Məlik-Aslanov təyin olunmuşdu. Sonrakı dörd hökumət kabinələrində də yollar naziri vəzifəsini X.Məlik-Aslanov tutmuşdur.

Xudadat bəy Ağa oğlu Məlik-Aslanov (?.04.1879, Şuşa şəhəri – 23.07.1935) 1917-ci ilin martında Müvəqqəti hökumətin sərəncamı ilə Xüsusi Zaqafqaziya Komitəsində Zaqafqaziya dəmir yolu üzrə müvəkkil təyin olunmuş, 1917-ci ilin noyabrından 1918-ci ilin mayınadək Zaqafqaziya Komissarlığının və Zaqafqaziya Federativ Respublikasının dəmiryol nəqliyyatı komissarı və naziri işləmişdir. O, Zaqafqaziya Seyminin, Azərbaycan Milli Şurasının

the first ministries in the government cabinet formed by Fatali khan Khoyski was the Ministry of Transportation of the Azerbaijan Democratic Republic. Along with other administrations within the Ministry, the Azerbaijan Railways Administration and Azerbaijan Railways Security Administration were formed. The inventor-engineer, Khudadat bey Malik-Aslanov, who had been Minister of Transportation in the Transcaucasian Republic government and who had vast experience in railways, was appointed the first Minister of Transportation. He held this position through the following four governments.

Khudadat bey Agha oghlu Malik-Aslanov (?.04.1879, the city of Shusha – 23.07.1935) was appointed Transcaucasian railways representative to the Special Transcaucasian Committee by decree of the temporary government in March 1917, he worked as railway commissioner and minister in the Transcaucasian Commissariat and the Transcaucasian Federative Republic from

üzvü olmuşdur. Azərbaycanın "İstiqlal bəyannaməsi"ndə X.Məlik-Aslanovun da imzası var. Azərbaycan Xalq Cümhuriyyətinin 1-ci və 2-ci hökumət kabinələrində yollar və poçt-teleqraf naziri, 3, 4 və 5-ci kabinələrdə yollar naziri idi. Azərbaycan parlamentinin üzvü olan Məlik-Aslanov 1919-cu ilin iyununda yaradılmış Dövlət Müdafiə Komitəsi sədrinin birinci müavini təyin edilmişdi.

Yollar nazirinin müavini vəzifəsinə başqa bir tanınmış dəmiryolçu – Yusif xan Məmmədbəyov təyin olunmuşdu.

1918-ci ilin mayında Azərbaycan dəmir yollarının vəziyyəti acınacaqlı idi. Yalnız Tiflis və Gəncə şəhərləri arasında sərnişin qatarları işləyirdi. Yük qatarları işləmir, Gəncədən Kürdəmirədək ərazi cəbhə xətti hesab edilirdi. Kürdəmirdən Bakıya qədərki dəmir yolu düşmən əlində idi. Hökumət Gəncədə olarkən onun sərəncamında pis vəziyyətdə olan 77 parovoz, 651 yük vaqonu (335-i bağlı, 110-u platforma, 206-sı isə sistern), 86 sərnişin vaqonu (çoxunun təmirə ehtiyacı var idi) olmuşdur.

Cümhuriyyət hökumətinin qərarı ilə 1918-cı il iyunun 1-dən ölkə ərazisindəki bütün dəmiryol xətləri Azərbaycan dəmir yoluna çevrildi. Yollar Nazirliyinin tərkibində Azərbaycan Dəmir Yolu İdarəsi yaradıldı. Həmin dövrdə Azərbaycan dəmir yollarının ümumi uzunluğu 954,2 km (894,4 verst) idi.

1918-ci il iyunun 25-də Azərbaycan Dəmir Yolunun Mühafizə Xidməti Daxili İşlər Nazirliyinə tabe edildi, Dəmir Yolu Jandarm İdarəsi yaradıldı və dəmir yolu xətlərinin, stansiyaların, körpülərin mühafizəsi, sərnişinlərin və yüklərin təhlükəsizliyinin təmin olunması ona həvalə edildi.

Azərbaycan Dəmir Yolu İdarəsinin rəisi Teymur bəy Məlik-Aslanov, onun köməkçisi Səməd ağa Vəkilov

November 1917 to May 1918. He was a member of the Transcaucasian Seim and the National Council of Azerbaijan. His signature was on the declaration of independence of the Azerbaijan Democratic Republic. He was the Minister of Transportation and Post-Telegraph in the first and second governments and Minister of Transportation in the third, fourth and fifth governments of the Azerbaijan Democratic Republic. Malik-Aslanov, a member of the Azerbaijani Parliament, was appointed first deputy Chairman of the State Defence Committee established in June 1919.

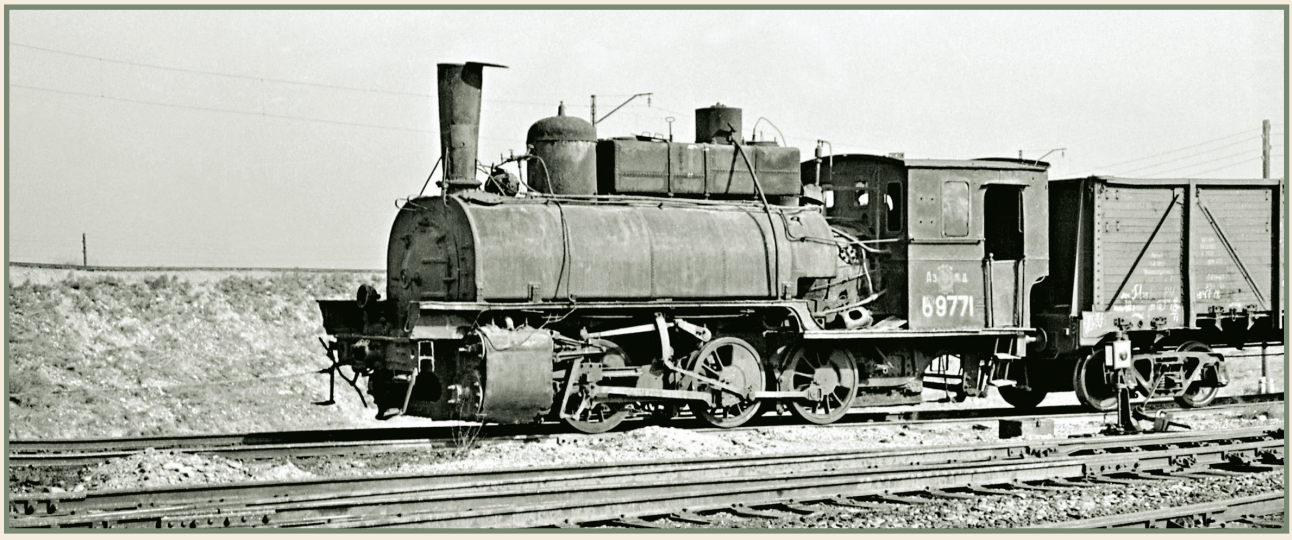
Yusif khan Mammadbeyov, another famous railways specialist, was appointed assistant to the Minister of Transportation.

In May 1918 the railways were in deplorable condition. Passenger trains only ran between Ganja and Tiflis. No cargo trains were running and the area between Ganja and Kurdemir was a frontline. The territory between Kurdemir and Baku was occupied by the enemy. While in Ganja, the government had 77 steam engines, 651 cargo wagons (335 closed, 110 platforms and 206 tankers) and 86 passenger wagons (many of them in disrepair) all in bad condition.

On 1 June 1918 the government combined all 954.2 km (894.4 versts) of the country's railways into Azerbaijan Railways. Its Administration was established under the Ministry of Transportation.

The railway security service was assigned to the Ministry of Internal Affairs on 25 June 1918. A Railway Gendarmerie Administration was established, responsible for the security of track, stations, bridges, passengers and cargo.

Teymur bey Malik-Aslanov was appointed Chairman of the Azerbaijan



Azərbaycan Cümhuriyyətinin təmir etdirdiyi parovozlardan biri. 1919-cu il. Fotoşəkil ilk dəfə çap olunur

One of the steam engines repaired by the Azerbaijan Democratic Republic, 1919. Picture published for the first time

təyin olundu. Dəmir Yolu İdarəsində milli kadrların sayı artırıldı: tibbi-sanitar xidmətinin rəisi Əli Heydər Allahverdiyev, onun müavini Şükür Ağayev, dartıcı xidmət rəisi Ələsgər bəy Bəylərbəyov, baş emalatxananın rəisi Aslan bəy Dudarov, dəmir yolu xətlərinin müdafiəsinin rəisi Xanbaba bəy Sədrəddinbəyov, onun köməkçisi Osman bəy Mirzəbəyov, Bakı stansiyasının mühafizə rəisi Bəşir Axundov, köməkçisi Yunis Əhmədxanov təyin edildi. İdarədə həmçinin Məmməd bəy Şahtaxtinski, Kamil bəy Sultanov, Əhməd bəy Sultanov, Pəncain bəy Səfikürdski, Ramazan Həsən oğlu Terequlov, Müslüm bəy Maqomayev və b., Yollar Nazirliyində Ağalar bəy Vəzirov, Firəngiz xanım Rizvanova, Zəhra xanım Kazımbəyova, Kərim Məmməd oğlu Məmmədov, Nadir bəy Qayıbov, Ağalar bəy Əliverdibəyov, Həsən Səfərov və b. xidmət edirdilər.

1918-ci il sentyabrın 15-də Bakı azad olunduqdan sonra Yollar Nazirliyi ilə bərabər, Dəmir Yolu İdarəsi də Bakıya köçürüldü. Fətəli xan Xoyski Azərbaycan parlamentinin 1918-ci il 26 dekabr tarixli iclasındakı çıxışında bildirmişdi ki, ölkənin dəmir yollarına

Railways Administration with Samad agha Vekilov as his assistant. The number of local employees was increasing: Ali Heydar Allahverdiyev was chairman of the medical-sanitary service, Shukur Aghayev was his deputy, Alasgar bey Beylerbeyov was shunting service chairman, Aslan bey Dudarov was chairman of the main workshop, Khanbaba bey Sadraddinbeyov was chairman of the of track security, assisted by Osman bey Mirzabeyov and chair of security for Baku station was Bashir Akhundov, with his assistant Yusif Ahmadkhanov. Mammad bey Shahtakhtinski, Kamil bey Sultanov, Ahmad bey Sultanov, Panjain bey Safikurdski, Ramazan Hasan oghlu Terequlov, Muslum bey Maqomayev and others also served in the administration and Aghalar bey Vezirov, Firangiz khanim Rizvanova, Zahra khanim Kazımbeyova, Kerim Mammad oghlu Mammadov, Nadir bey Qayibov, Aghalar bey Aliverdibeyov, Hasan Safarov and others were at the Ministry of Transportation.

The Railways Administration, along with the Ministry of Transportation moved to Baku after its liberation on 15 September 1918. Fatali khan



Azərbaycanın ən qərb körpüsü – Poylu körpüsü. 1900-cü il. Fotoşəkil ilk dəfə çap olunur

Poylu Bridge – the most westerly in Azerbaijan, 1900. Picture published for the first time

güclü zərbələr dəymişdir. Birinci zərbə 1917-ci ilin sonu – 1918-ci ilin başlanğıcında Qafqaz cəbhəsindən qayıdan 500 minlik Rusiya qoşunları keçib-gedəndə vuruldu. Hərbçilər dəmir yollarını, qatarları söküb-dağıtdılar. Digər zərbə hərc-mərclik və özbaşınalıqdan yaranmış sahibsizlik və təsərrüfatsızlıq nəticəsində dəydi. Ən ağır zərbə isə Bakı uğrunda döyüşlər zamanı vuruldu. Daşnak-bolşevik qoşunları Qafqaz İslam Ordusunun Bakıya doğru irə-

Hacıqabul stansiyası. Dəmir yolu tərəfdən görünüşü. 1900-cü il. Fotoşəkil ilk dəfə çap olunur

Hajiqabul station. View from the railway, 1900. Picture published for the first time



Khoyski stated in a speech to a meeting of the Azerbaijani Parliament on 26 December 1918 that the country's railways had suffered severe damage. The first attack was by the 500,000-strong Russian army was returning from the Caucasian front at the end of 1917 and early 1918. The soldiers destroyed track and trains. The second source of damage was neglect and mismanagement arising from the chaos of war. The greatest damage was inflicted during the fight for Baku. To prevent the Caucasus Army of Islam from moving on Baku, Dashnak-Bolshevik troops tore up track on the Alat–Julfa railway, burnt the longest bridge over the Kur River and damaged the line between Baku and Ganja.

Measures taken by the Ministry of Transportaion increased traffic on the Baku–Tiflis line from February 1919; in March passenger and cargo trains began running between Baku and Khachmaz and post trains ran between Baku and Port-Petrovsk. By the end of 1919 there were seven pairs of passenger trains on Azerbaijan's railways. There were seven operational depots. 26 railway bridges were also repaired by the end of 1919.

liləməsinə mane olmaq üçün Ələt–Culfa dəmir yolunda relsləri sökdürdülər, Kür çayı üzərindən salınmış Qafqazda ən böyük dəmir yolu körpüsünü yandırdılar, Gəncə ilə Bakı arasındakı dəmir yolu magistralında da ziyankarlıqlar törətdilər.

Yollar Nazirliyinin gördüyü tədbirlər nəticəsində 1919-cu ilin fevralından Bakı–Tiflis yolunda qatarların hərəkət intensivliyi artdı, martdan isə Bakı ilə Xaçmaz arasında sərnişin və yük, Bakı ilə Port-Petrovsk arasında poçt qatarları işləməyə başladı. 1919-cu ilin axırlarına yaxın Azərbaycan dəmir yolunda sərnişin qatarlarının sayı 7 cütə çatdırılmışdı. Ölkədə 7 depo fəaliyyət göstərirdi. 1919-cu ilin axırına qədər 26 dağıdılmış dəmiryol körpüsü bərpa olunmuşdu.

Azərbaycan parlamentinin qərarı ilə 1919-cu il yanvarın 1-dən dəmir yolu işçilərinin əməkhaqqı orta hesabla 60%, bəzi kateqoriyalardan olan dəmiryolçuların məvacibi isə 90–95% artırıldı. Parlamentin 17 aprel 1919-cu il tarixli qərarı ilə Azərbaycan dəmir yolunda qulluq edən parovoz maşinistlərinə və onların köməkçilərinə həqiqi hərbi xidmətdən möhlət hüququ verildi.

Azərbaycan hökuməti 1919-cu il fevralın 17-də ölkə ərazisindəki bütün dəmir yolu stansiyalarının qaydaya salınması haqqında qərar qəbul etdi. 1919-cu il iyulun 15-dən Bakı–Batum istiqamətində gündə 4 cüt qatarın, həmin ilin sonundan isə Bakı–Port-Petrovsk (Mahaçqala) istiqamətində də ciddi qrafik üzrə gündə 4 cüt qatarın hərəkəti təmin edildi.

1919-cu il oktyabrın 20-də Azərbaycan parlamentinin iclasında çıxış edən yollar naziri X.Məlik-Aslanovun məlumatına görə, dəmir yolunun buraxıcılıq qabiliyyəti 2 dəfə çoxalmışdı.

On 1 January 1919 the Azerbaijani parliament adopted a decree to raise railway workers' salaries by 60% on average, some rose by 90-95%. By parliamentary decree of 17 April 1919, steam engine drivers and their assistants gained the right to be excused military service.

On 17 February 1919 the government adopted a decree to bring all railways in the country into proper shape. Four pairs of trains began operating on the Baku-Batumi line on 15 July 1919 and four pairs were working on the

Gəncə dəmir yolu stansiyasına gəlmiş qatar. 1900-cü il

A train arriving at Ganja station, 1900





Muğanlıda Şaxırlı dəmir yolu körpüsü. 1900-cü il. Fotoşəkil ilk dəfə çap olunur

Shakhirli railway bridge in Mughanli, 1900. Picture published for the first time

1919-cu ildə dəmir yolu nəqliyyatının aylıq gəliri 5 milyon manatdan 40 milyon manata qədər artmışdı.

1918-ci il mayın sonunda Osmanlı qoşununun Culfa–Bakı istiqamətində irəliləməsinin qarşısını almaq üçün Bakı Xalq Komissarları Sovetinin daşnak-bolşevik rəhbərliyinin göstərişi ilə Ələt–Culfa dəmir yolu xətti çəkilmiş sahələrdə relslər sökülmüş, digər dəmir yolu əmlakı ilə birlikdə talanmışdır. 1919-cu ilin mayında parlament Bakı (Ələt)–Culfa dəmir yolunun tikintisi üçün 100 milyon manat ayrılması barədə qərar qəbul etdi. Azərbaycan Cümhuriyyəti dövründə Ələtlə Zubovka (sovet dövründə Əli Bayramlı/indiki Şirvan) arasındakı dəmir yolu xətti inşa olundu və işə salındı.

Yollar Nazirliyinin beynəlxalq əlaqələri dəmir yollarının inkişafına yönəldilmişdi. 1918-ci il iyulun 14-də Osmanlı Hərbi Dəmir Yolları və Limanları Baş İdarəsi ilə əməkdaşlıq haqqında müqavilə imzalandı. Bundan əvvəl Batumda 1918-ci il iyunun 4-də Azərbay-

Baku–Petrovsk (Mahachkala) line to a strict schedule by the end of that year.

Minister of Transportation Malik-Aslanov said in a speech to Parliament on 20 October 1919, that capacity on the railways had doubled since their launch. Monthly revenue had risen from five to forty million manats in 1919.

In May 1919 Parliament adopted a decree to allocate 100 million manats to reconstruct the Baku (Alat)–Julfa line. A line was laid between Alat and Zubovka (Ali-Bayramli during the Soviet period, now Shirvan) and brought into operation during the Azerbaijan Democratic Republic.

International relations conducted by the Ministry of Transportation aimed to develop railway construction. On 14 July 1918, a cooperation agreement was signed with Ottoman Military Railways and the Ports Head Administration. An agreement to divide the South Caucasus Railways' wagon-steam engine park between the

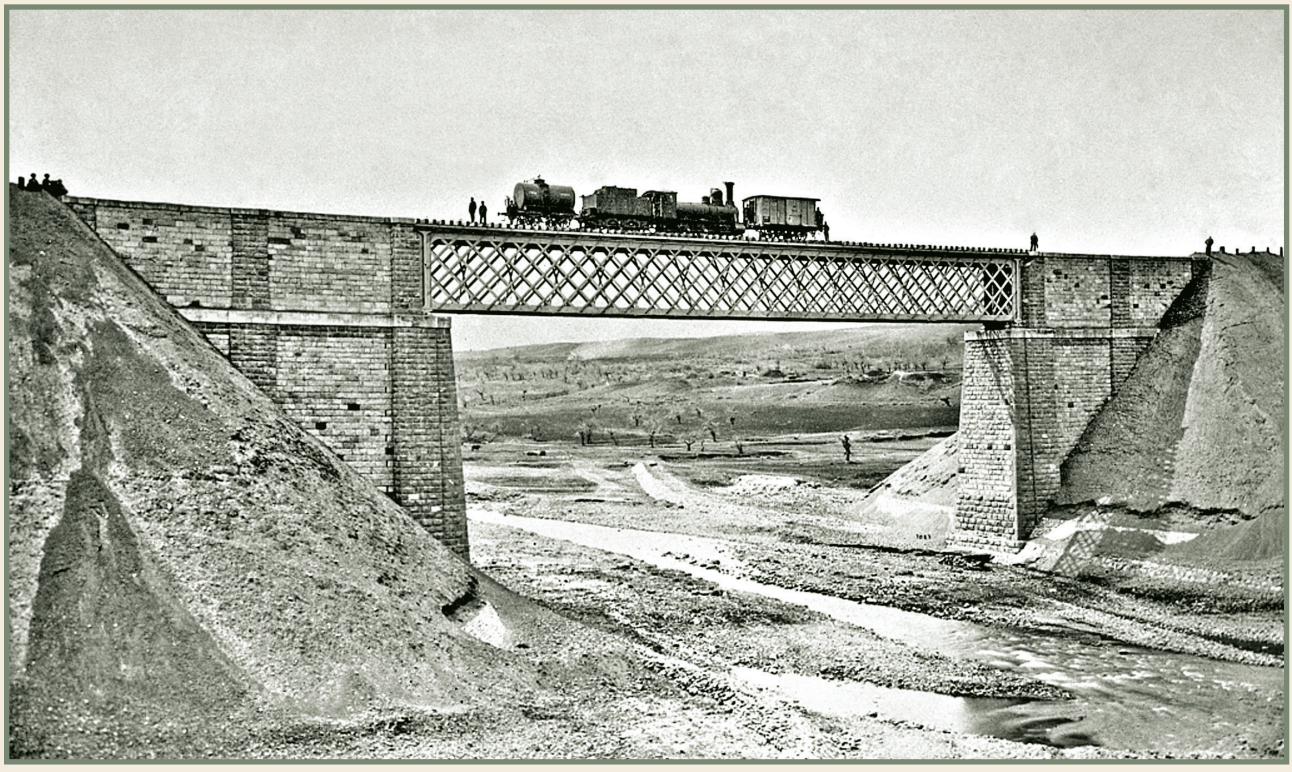
can, Osmanlı, Gürcüstan və Ermənistan hökumətləri arasında Cənubi Qafqaz dəmir yollarının vaqon-parovoz parkını bölüşdürmək barədə saziş bağlanmışdı. Azərbaycan tərəfindən Məhəmməd Əmin Rəsulzadə və Məmməd Həsən Hacınskinin imzaladıqları həmin sənədə görə, Cənubi Qafqazın vaqon-parovoz parkı sazişi imzalayan ölkələrin ərazisindən keçən dəmir yolu xətlərinin uzunluğuna uyğun olaraq tərəflər arasında bölüşdürülməli idi. Lakin Ermənistanın qonşu dövlətlərə ərazi iddiaları olduğuna görə sazişin müddəaları reallaşmadı. Buna görə də Azərbaycan Cümhuriyyəti 1918-ci il dekabrın 26-da Gürcüstanla ayrıca müqavilə bağladı. Azərbaycan tərəfi Gürcüstan dəmir yolunun normal istismarı üçün mazut və digər neft məhsulları verməyi öhdəsinə götürdü. Gürcüstan isə bunun müqabilində Azərbaycan dəmir yolunu zəruri material və avadanlıqla təmin etməli idi.

governments of Azerbaijan, the Ottoman Empire, Georgia and Armenia was reached on 4 June 1918 in Batumi. The document, signed by Mammad Amin Rasulzade and Mammad Hasan Hajinski from the Azerbaijani side, stated that the wagon-steam engine park was to be divided between the parties according to the lengths of railways passing through the countries signing the agreement. However, these terms were not complied with, because Armenia had territorial claims against other countries. Then the government of Azerbaijan signed a separate agreement with Georgia on 26 December 1918. The Azerbaijani side pledged to provide fuel oil and other oil products for use on Georgian railways. In exchange, the Georgian side was to provide Azerbaijani Railways with materials and equipment.

A separate agreement about rail connections between Georgia and

Tovuz dəmir yolu körpüsü. 1900-cü il. Fotoşəkil ilk dəfə çap olunur

Tovuz railway bridge, 1900. Picture published for the first time



1919-cu il martın 8-də Azərbaycanla Gürcüstan arasında dəmir yolu rabitəsi haqqında ayrıca saziş imzalandı. Ona əsasən, 1918-ci il mayın 26-dək hər iki dövlətin ərazisində olmuş bütün parovoz və vaqonlar bu məsələ arbitraj komissiyasında həll edilənə qədər həmin dövlətlərin öz istifadəsində və sərəncamında qalmalı idi. Azərbaycan dəmir yolunun əsaslı və xüsusi təmiri barədə sifarişləri Tiflis dəmir yolunun baş emalatxanalarında yerinə yetirilməli idi. 1919-cu il aprelin 17-də Azərbaycan Dəmir Yolu İdarəsi Batumda öz ticarət agentliyini yaratdı. "F.A.Matiyeviç və Ko" ticarət evi Azərbaycan dəmir yolunun Batumda nümayəndəsi təyin edildi və Azərbaycan Dəmir Yolu İdarəsinin və dəmir yolunun kommersiya agentliyinin müştərilərinin bütün sifarişlərinin icrası ona tapşırıldı. 1920-ci il fevralın 5-də isə Gürcüstan dövləti ilə tranzit müqaviləsi imzalandı.

Dəmir yollarının hərbi-strateji əhəmiyyətini nəzərə alan Azərbaycan hökuməti dəmiryol stansiyalarının, Xəzər dənizi boyunca gedən dəmir yolu xətlərinin mühafizəsinə xüsusilə ciddi yanaşırdı. Azərbaycan Ordusu tərkibində 3 ədəd zirehli qatar var idi. 1919-cu il avqustun 10-da Hərbi Dəmiryolçular Məktəbi təsis edildi, sentyabrın 4-dən fəaliyyətə başladı. İlk qrupda 20 nəfər var idi, tədricən müdavimlərin sayının 120-yə çatdırılması planlaşdırılmışdı.

1920-ci ilin başlanğıcında Azərbaycan dəmir yolunun 300 parovozu, 4000 sərnişin vaqonu, 2300 örtülü yük vaqonu, 2000 vaqon-platforması, 1600 vaqon-sisterni vardı. Dəmir yolu xidmətinin müvafiq qulluqçularla, təmir emalatxanaları və depoların isə usta və ixtisaslı fəhlələrlə komplektləşdirilməsi həyata keçirildi. Milli dəmiryolçu kadrların hazırlanması məqsədilə 1919-cu ildə Bakıda dərslərin ana dilində ke-

Azerbaijan was signed on 8 March 1919. All steam engines and wagons within the two countries were to remain in the use and ownership of those countries until 26 May 1918 and the issue resolved by a commission of arbitration. At the same time, orders from Azerbaijan Railways for substantial and specific repairs were to be implemented in the main workshops of Tiflis Railways.

On 17 April 1919 the Azerbaijan Railway Administration established a trade agency in Batumi. The F.A.Matiyevich and Co trading house was appointed Azerbaijan Railways' representative in Batumi; they were assigned the execution of all orders from the Azerbaijani Railways Administration and customers of the railways' commercial agency. A transit agreement with Georgia was signed on 5 February 1920.

In view of railways military-strategic importance, the government took seriously the security of railway stations and railways along the Caspian Sea. The Azerbaijani army had three armoured trains. A Military Railways School was established on 10 August and opened on 4 September 1919. There were 20 students in the first group and it was planned to gradually raise the number of students to 120.

By the beginning of 1920, Azerbaijani Railways had 300 steam engines, 4,000 passenger wagons, 2,300 covered cargo wagons, 2,000 wagon-platforms and 1,600 tanker wagons. The railway service employed relevant specialists – craftsmen and skilled workers for repair workshops and depots. The first railway school offering courses in Azerbaijani was opened in Baku in 1919 to train local railway specialists. Azerbaijan Rail-



çirildiyi ilk dəmiryol məktəbi açıldı. 1920-ci ilin yazında Azərbaycan dəmir yolunda çalışanların ümumi sayı 11 min nəfərə çatırdı.

Azərbaycan hökuməti dəmir yolu təsərrüfatının inkişafı üçün digər vacib tədbirləri də həyata keçirməyi planlaşdırmışdı. Lakin aprel işgalı (1920) bu planları yarımçıq qoydu.

ways had 11,000 employees by the spring of 1920.

The Azerbaijani government planned to implement other important measures to develop the railway industry. However, the April 1920 invasion halted these plans.

Zəyəm stansiyası. 1900-cü il. Fotoşəkil ilk dəfə çap olunur

Zeyem station, 1900. Picture published for the first time

DƏMİR YOLLARI TARİXİNDƏN MARAQLI FAKTLAR

INTERESTİNG FACTS FROM RAİLROAD HİSTORY

1910-cu ildə Fransada dəmir yolu vağzalında sağollaşarkən öpüşmək qadağan edildi: öpüşən sərnişinlər qatara gec qalır, qatarın yola düşməsini yubadırdılar. Maraqlıdır ki, bu qadağa indiyədək mövcuddur!

In France in 1910, kissing was forbidden at the train station: while saying goodbye at the train station kissing passengers were late for the train and delayed the train's departure. Interestingly, this ban still exists.



Bakı-Tiflis dəmir yolu xəttində vaqon-restoran. 1910-cu il

Wagon restaurant on the Baku-Tbilisi Railway. 1910



Culfa-Bakı dəmir yolu xətiinin Ələt ərzaq dükanının talonu. 1920-ci il

The coupon of the Alat grocery store on the Julfa-Baku railway line. 1920



Bakı-Tiflis dəmir yolu xəttində vaqon-restoran. 1912-ci il
Wagon restaurant on the Baku-Tbilisi railway. 1912

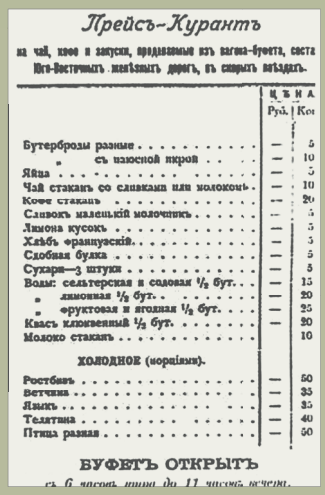


Culfa-Bakı dəmir yolu xəttinin Ələt ərzaq dükanının talonu. 1920-ci il

The coupon of the Alat grocery store on the Julfa-Baku railway line. 1920

XX əsrdən başlayaraq dəmir yolu xəttlərinə nəzarət edən əməkdaşlar işə qəbul edilərkən əsas tələb işçidə gözəl musiqi duyumunun olması idi. Belə ki, tələb olunurdu ki, işçi qatar təkərinə bir dəfə çəkiclə vurmaqla təkərin vəziyyətini müəyyən edə bilsin.

The key requirement for recruiting employees from the 20th century on railway lines was to have a good sense of music. Thus, the worker was required to determine the position of the wheel by hitting it once with a hammer.



Прейсъ-Курантъ

на чай, кофе и закуски, продаваемые изъ вагона-буфета, состав Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ скорыхъ поѣздахъ.

	Цѣна Руб.	Коп
Бутерброды разные	—	5
„ съ изюсной икрой	—	10
Яйца	—	5
Чай стаканъ со сливками или молокомъ	—	10
Кофе стаканъ	—	20
Сливокъ маленькій молочникъ	—	5
Лимона кусокъ	—	5
Хлѣбъ французскій	—	5
Сдобная булка	—	5
Сухари—3 штуки	—	5
Воды: сельтерская и содовая ½ бут.	—	15
„ лимонная ½ бут.	—	20
„ фруктовая и ягодная ½ бут.	—	25
Квасъ клюквенный ½ бут.	—	20
Молоко стаканъ		10
ХОЛОДНОЕ (норціями).		
Ростбифъ	—	50
Ветчина	—	35
Языкъ	—	35
Телятина	—	40
Птица разная	—	50

БУФЕТЪ ОТКРЫТЪ

Bakı-Tiflis dəmir yolu xəttində vaqon-restoranın menyusu. 1910-cu il

Menu of wagon restaurant on the Baku-Tbilisi railway. 1910



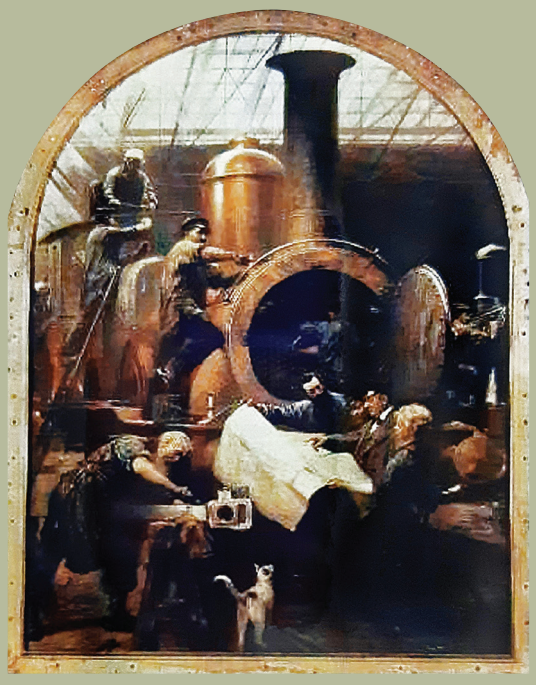
I Dünya müharibəsində sanitar qatarının palata-vaqonu. 1915-ci il

Wagon of hospital train in World War I. 1915



XIX əsr – XX əsrin əvvəllərində Azərbaycan dəmir yollarında ən sürətlə hərəkət edən qatarlar xüsusi su qatarları idi. Belə ki, sərnişin və yük qatarlarının yubanma və gecikmələrin səbəblərindən biri parovozun suyunun buxarlanıb bitməsi olurdu (uzunluğu 9–10 m, diametri 1,2–1,4 m olan parovoz çəni olduqca çox su tələb edirdi.). Susuz ərazilərdə parovoz üçün tələb olunan tonlarla suyu tapmaq çətin idi. Ona görə xəttlərə 1 parovoz və ona qoşulmuş su sisternindən ibarət olan qatarlar buraxılır, yol boyunca yerləşən kiçik stansiyalara və yolda qalmış qatarlara su çatdırılırdı. Şəkildə Xaçmaz deposunda dayanan su qatarları göstərilib.

The fastest trains on the Azerbaijani railways in the 19th and early 20th centuries were special water trains. One of the reasons for the delay of passenger and freight trains was the ending of water of locomotive by evaporation (the steam tank, 9–10 m long and 1.2–4 m in diameter, required quite a lot of water). In the areas with lack of water it was difficult to find the tones of water required for steam locomotives. Therefore, one train with a steamer and a water tank attached to it were being departed to the lines, and water was supplied to small stations along the road and to the trains stranded on the roads. The photo shows water trains standing at the Khachmaz depot.





Parovozun su qızdırılan iç hissəsi.
Water-heated part of the steam locomotive

Parovoz təmiri sexində.
In the locomotive repair shop

III FƏSİL

CHAPTER III

AZƏRBAYCAN DƏMİR YOLLARI 1920–1968-ci İLLƏRDƏ

AZERBAIJAN RAILWAYS 1920–1968

XX ƏSRİN 20-ci İLLƏRİNDƏ DƏMİR YOLLARININ BƏRPASI

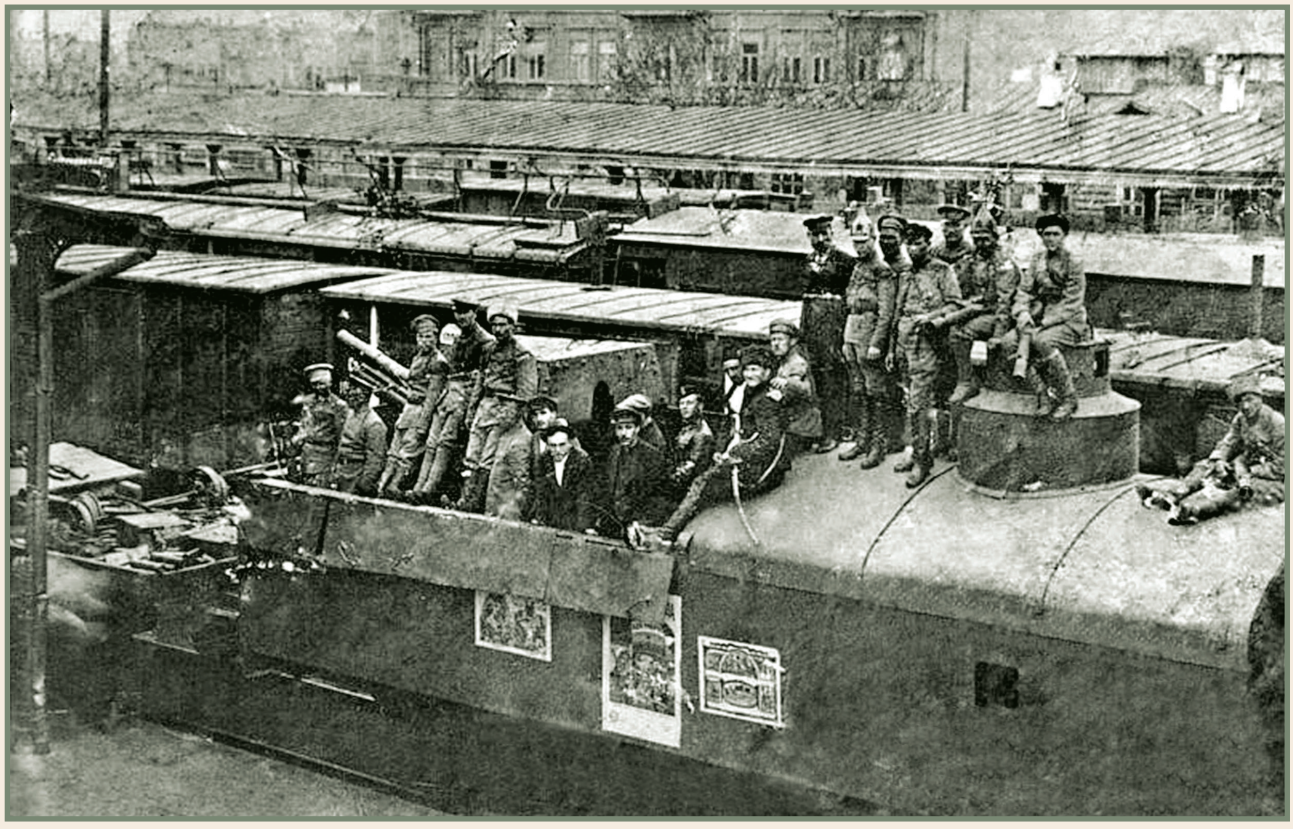
RESTORATION OF THE RAILWAYS IN THE 1920s

1920-ci ildə Azərbaycan Cümhuriyyəti ləğv olunandan sonra Azərbaycan İctimai Şura Cümhuriyyəti (sonralar – Azərbaycan Sovet Sosialist Respublikası) yaradıldı. Azərbaycanın müstəqil olması bəyan edilsə də, əslində, Azərbaycan İŞC xarici və daxili siyasətdə Sovet Rusiyasının müəyyən etdiyi xətti həyata keçirməli idi. 1922-ci ildə Sovet Sosialist Respublikaları İttifaqı yarananda Azərbaycan onun tərkib hissəsi oldu. Bundan sonra

The Azerbaijan Soviet Socialist Republic was established after the demise of the Republic of Azerbaijan in 1920. Although the republic was declared to be independent, in fact the Azerbaijan SSR had to follow the internal and external policy that Soviet Russia defined for it. When the Union of Soviet Socialist Republics was established in 1922, Azerbaijan became part of it. Then even the existing nominal elements of independence were cancelled.

Sovet Rusiyasının zirehli qatarı Bakı dəmir yolu vağzalında. May, 1920-ci il

A Soviet Russian armoured train at Baku railway station. May, 1920



əvvəlki nominal müstəqillik elementləri də ləğv edildi.

SSRİ rəhbərliyi üç Cənubi Qafqaz respublikasını süni olaraq vahid şəklə salmağa cəhd göstərdiyindən dövlət qurumlarını da birləşdirirdi. Azərbaycan SSR Dəmir Yolları 1920–1945-ci illərdə "Zaqafqaziya dəmir yolları"nın tərkibinə daxil idi.

Azərbaycan SSR Xalq Komissarları Şurasının sədri, görkəmli ictimai və siyasi xadim Nəriman Nərimanov regionların inkişaf yolunu dəmir yollarının bərpası və genişləndirilməsində görürdü. İlk növbədə, o, Azərbaycan dəmir yollarının Sovet Rusiyasının müxtəlif qurumları tərəfindən sökülüb aparılmasının qarşısını almaq üçün tədbirlər gördü. Dövlət səviyyəsində həyata keçirilən talançılığın qarşısını almaq üçün o hətta Rusiyanın rəhbərliyinə birbaşa müraciət etməkdən çəkinmədi. 1921-ci il avqustun 30-da RSFSR Xalq Komissarları Sovetinə teleqram yollayan Nərimanov Cənubi Qafqaz dəmir yolunun Azərbaycan sahəsindən 117 verst (124,02 km) uzunluğunda sökülmüş relslərin respublikadan kənara çıxarılmasının dayandırılmasını tələb etdi.

Dəmir yollarını bərpa etmək üçün kadr məsələsi həll olunmalıydı. Belə ki, 1920-ci ilin aprel işğalından sonra azərbaycanlı məmur, mühəndis və alimlər cümhuriyyət hökuməti ilə təmasda olmaq bəhanəsi ilə bütün vəzifələrdən azad edilir, işdən çıxarılır, onların yerlərinə qeyri-millətlərin nümayəndələri təyin olunurdu. N.Nərimanov yazırdı: "Dövlət qulluqçularının tərkibinə baxsa, diqqətli müşahidəçini dəhşət bürüyər. Yerli müsəlman mühəndislər və ümumiyyətlə, ziyalılar alverlə məşğul olmağa məcburdur, idarələr isə erməni və yəhudilərlə doldurulur". Vəzifəyə təyin olunan

Since the leaders of the USSR were trying to force the three Caucasian countries in a single artificial unit, their government organizations were also combined. The Azerbaijan SSR's rail network was part of Transcaucasian Railways from 1920–1945.

Azerbaijan's leadership, especially Nariman Narimanov, the prominent social and political figure who was chairman of the Council of People's Commissars of the Azerbaijan SSR, regarded the restoration and expansion of railways as the path to regional development. First of all, he took steps to prevent different Soviet Russian organizations from demolishing and removing Azerbaijan's railways. To stop such state level plunder, he had no hesitation in resorting to various methods, including direct appeals to Russian leaders. Narimanov sent a telegraph to the People's Commissariats Soviet of the RSFSR on 30 August 1921, and demanded a halt to the removal of 117 versts (124.02 km) of rails from the Azerbaijani part of the South Caucasus Railway.

The restoration of the railways depended on solving problems with the workforce. After the April invasion of 1920, Azerbaijani clerks, engineers and scientists were dismissed from all posts because of their ties with the previous Musavat government and replaced by people from other nationalities. Narimanov wrote: "An attentive observer would be terrified if he looked at the composition of state officials. The local Muslim engineers and the intelligentsia in general are forced into small business and the administration is full of Russians, Armenians and Jews". The sorrowful fact was that people were appointed to posts solely due to their support for Soviet ideology; their level of expertise was unimportant. Despite the many challenges, Nariman Narimanov managed both to



Fətulla bəy Rüstəmbəyov. 1922-ci il

Fatulla bey Rustambeyov, 1922

kadrların yalnız sovet ideologiyasının tərəfdarı olmasına diqqət yetirilirdi, peşəkarlıq səviyyəsi isə nəzərə alınmırdı. Çətinliklə də olsa, Nərimanov həm azərbaycanlıları vəzifələrə qaytarır, həm də Rusiyadan ixtisaslı kadrlar gətirilərkən respublika iqtisadiyyatına lazım olan mütəxəssislərin cəlb edilməsinə nail olurdu.

Respublikanın dəmir yollarının bərpasında 1922-ci ildə Azərbaycan dəmir yollarının baş mühəndisi təyin olunmuş tanınmış mütəxəssis Fətulla Əsəd oğlu Rüstəmbəyovun böyük rolu olmuşdur. Məhz onun yorulmaz fəaliyyəti sayəsində 1920–1922-ci illərdə Azərbaycanın neft mədənləri bərpa olunmuşdur. Belə bir kadrın dəmir yollarının bərpasına cəlb olunması onunla bağlı idi ki, dəmir yolları, ilk növbədə, neft və neft məhsullarının daşınması üçün lazım idi.

N.Nərimanov tərəfindən dəmir yollarının bərpasına cəlb olunan digər yüksəkixtisaslı mütəxəssislərdən biri Xudadat bəy Məlik-Aslanov idi. X.Məlik-Aslanov 1921-ci ilin əvvəllərində Azərbaycan Dövlət Tikinti Komitəsində şöbə müdiri, sonra isə komitə sədri işləmişdir.

return Azerbaijanis to their posts and also to take on only those who would benefit the republic's economy when qualified staff were brought from Russia.

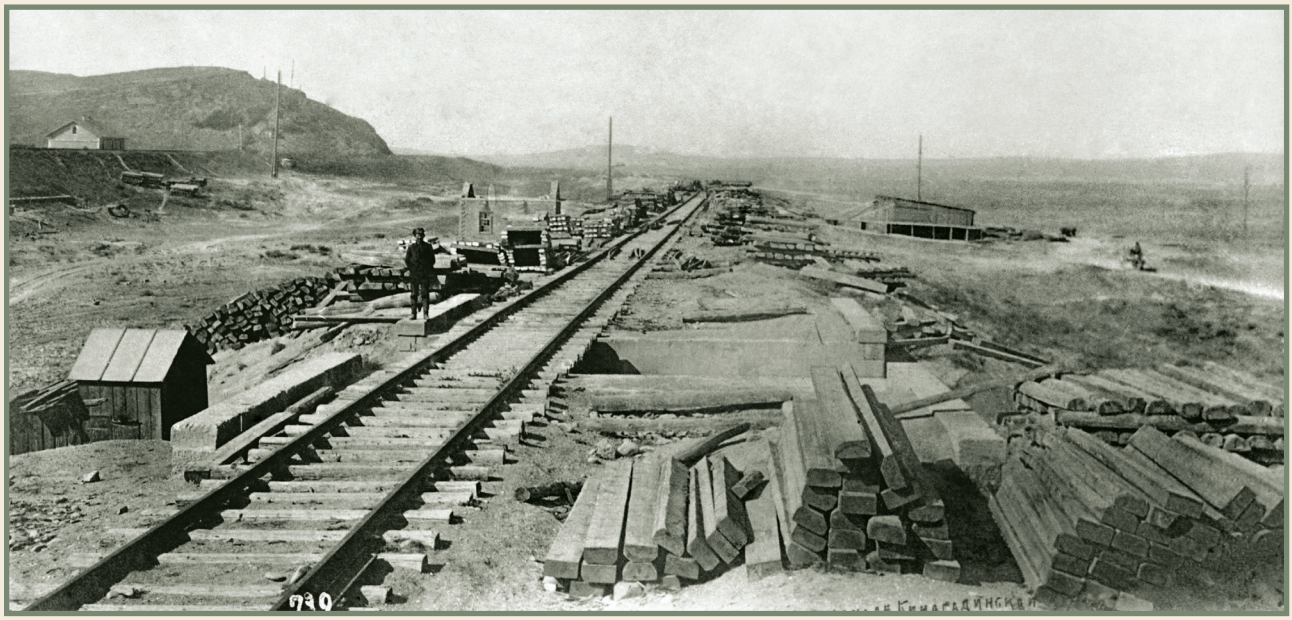
The renowned engineer Fatali Asad oghlu Rustambeyov, who was appointed chief engineer of Azerbaijan Railways in 1922, played an important role in their renovation. Thanks to his inexhaustible energy, the oil fields had been restored from 1920-1922. The involvement of such a specialist in rebuilding the railways was due to their importance to the transportation of oil and oil products.

Another high-level specialist involved in the restoration was Khudadat bey Malik-Aslanov. He worked as a head of department for the Azerbaijan State Construction Committee in early 1921 and then as head of the Committee. Narimanov managed to appoint him head of the Railway Construction Administration attached to Azerbaijan's Supreme National Economy Council. Malik-Aslanov, who assembled professional specialists around him, not only speedily rebuilt Azerbaijan Railways, he also initiated renovation and expansion works. From 1923–1925 he was

İliç buxtasında ensiz izli dəmir yolunun tikintisi. 1923-cü il

The construction of a narrow gauge railway at Ilyich bay, 1923





Binəqədi qovşağında tikinti işləri üçün döşəmə materialları. 1923-cü il

Sleepers for the construction of Binaqadi junction, 1923

N.Nərimanov onu Azərbaycan Ali Xalq Təsərrüfatı Şurası yanında Dəmir Yolu Tikintisi İdarəsinin rəisi təyin etməyə müvəffəq olmuşdur. Ətrafına peşəkar mütəxəssisləri toplayan X.Məlik-Aslanov nəinki qısa müddət ərzində Azərbaycan dəmir yollarını bərpa etmiş, hətta yeniləşmə və genişləndirmə işlərinə başlamışdır. O, 1923–1925-ci illərdə Azərbaycan Dövlət Plan Komitəsinin sənaye-nəqliyyat-tikinti bölməsinin müdiri və rəyasət heyətinin üzvü, 1928-ci ildə Azərbaycan SSR Texnika Komitəsinin sədr müavini işləmişdir. Azərbaycandan kənarda da dəmir yolu sahəsində peşəkar kimi tanınan Xudadat bəy 1927–1930-cu illərdə SSRİ Ali Xalq Təsərrüfatı Şurasının Elmi-Texniki Kollegiyasının üzvü seçilmişdir.

O dövrün qəzet və sənədlərində dəmir yollarının bərpasında S.D.Cəfərov, D.D.Kazımov, İ.M.Abdullayev, T.A.Quk, T.E.Maykov kimi dəmiryolçuların xidmətləri qeyd olunur.

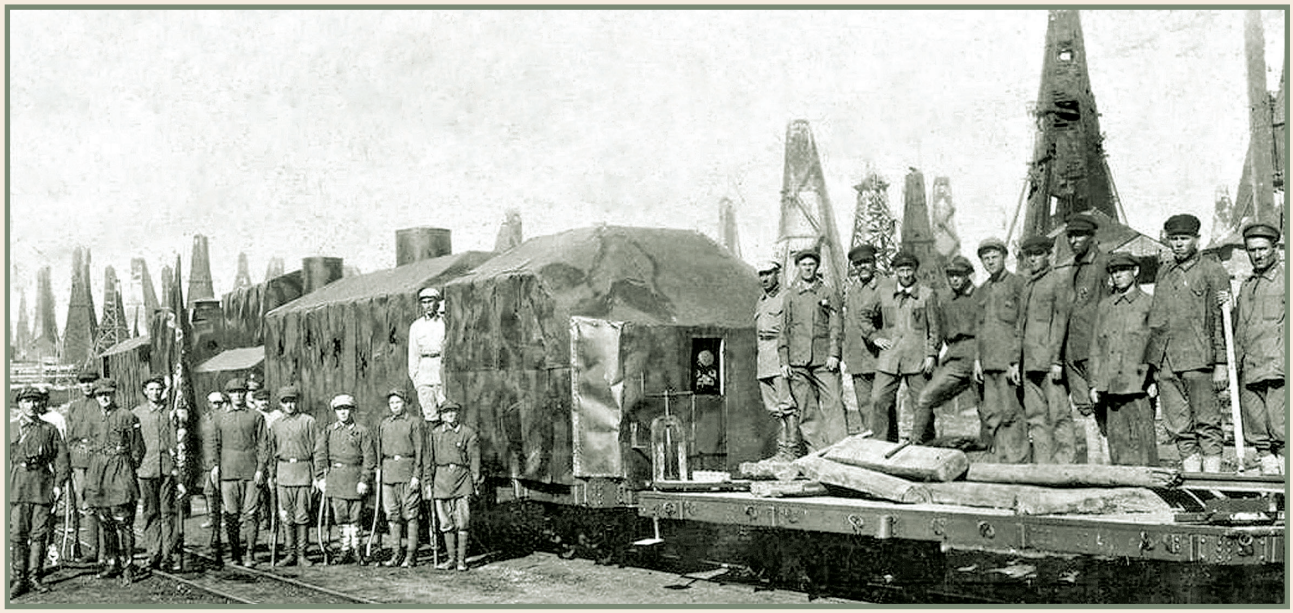
Yeni texnika almaq üçün vəsait çatışmadığından əvvəlki dövrlərdən qalmış texnikanın təmirinə böyük diqqət yetirilirdi. 1920-ci ildə Bakıda Zaqafqa-

head of the industry, transportation and construction department of the Azerbaijan State Planning Committee and member of the Presidium, in 1928 he was deputy chairman of the Azerbaijan SSR's Technical Committee. Khudadat bey, a specialist known beyond Azerbaijan's borders, was a member of the Scientific-Technical Collegium of the USSR's Supreme National Economy Council from 1927–1930.

The services of railway specialists S.D.Jafarov, D.D.Kazimov, I.M.Abdullayev, T.A.Quk and T.E.Maykov to railway renovation was mentioned in newspapers and documents of the time.

The shortage of resources to buy new technology meant that much importance was given to the restoration of inherited equipment. The Transcaucasian Railways' main workshop opened in Baku in 1920.

Railways in the oil fields and transporting oil were restored first. 4,670,000 poods (74,720 tons) of oil was carried on Azerbaijani railways from 1920–1921. Depots and repair workshops were built in Zabrat, as was a 78 km narrow gauge



Abşeron ensiz izli dəmir yolunda zirehli qatar. 1927-ci il

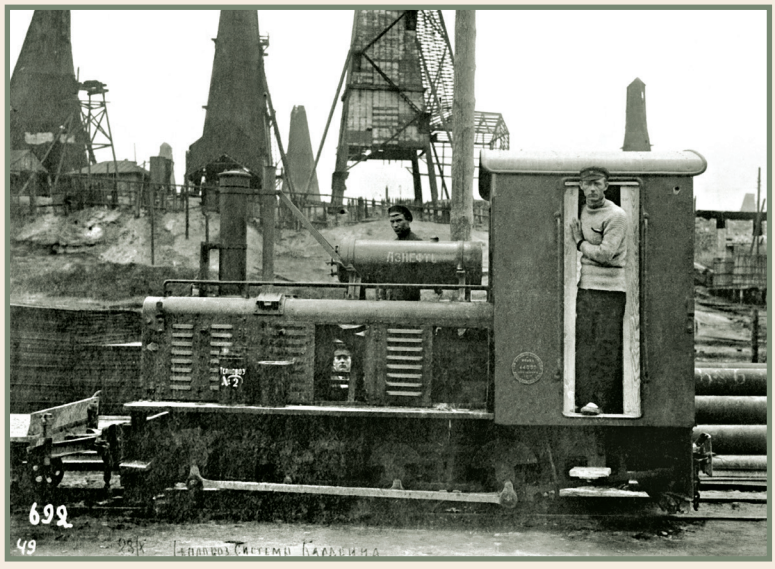
An armoured train on the narrow gauge railway in Absheron, 1927

ziya dəmir yolunun baş emalatxanası açıldı.

İlk növbədə, neft mədənlərinə hərəkət edən və neftin daşınmasını təmin edən dəmir yolları bərpa edildi. 1920–1921-ci illərdə Azərbaycan dəmir yolları ilə 4.670.000 pud (74.720 ton) neft daşınmışdır. Zabratda böyük depo və təmir emalatxanaları, eləcə də Abşeronun neft mədənlərində 78 km uzunluğu olan ensiz izli dəmir yolu inşa

Balavin sistemli teplovoz. 1923-cü il

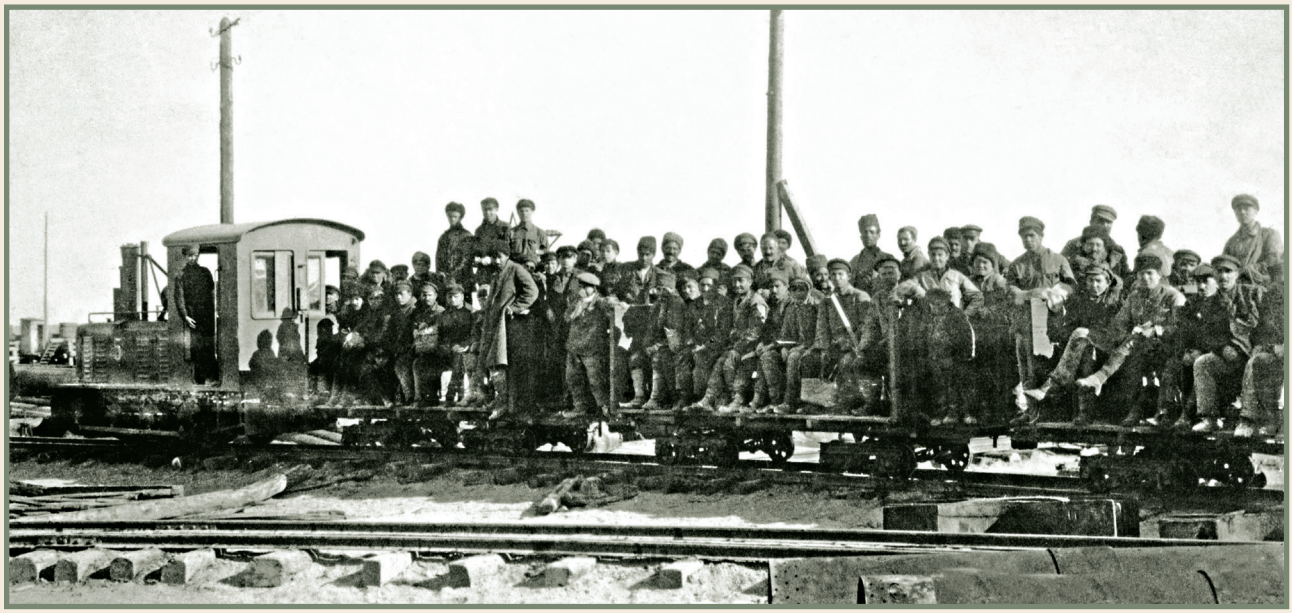
Balavin system locomotive, 1923



railway in the Absheron oil fields. Already by 1924, the railways were restored to their 1917 length and were the principal form of transport. In the first half of 1920, they carried 1.2 million tons of cargo and 6 million passengers.

The USSR Railway Security Service was established on 20 March 1923. In 1928, the Railways Signal Protection Service was organized within this service. The service was responsible for the security of warehouses, stations, special cargo trains and bridges. Since the oil carrying railways of Azerbaijan had strategic importance, special narrow gauge armoured trains operated in Absheron.

In September 1921, Nariman Narimanov appealed to the Russian Federation government for help with the construction of the destroyed section of the Alat–Julfa railway and its extension. However, as Russia was in deep crisis, Azerbaijan had to build the track using its internal resources. The official opening of the repaired part of the Baku–Julfa railway line to Ali-Bayramli by Nariman Narimanov and the Republic's leadership took place



Ensiz izli 5 №-li qatar – Balavin teplovozu 20 nəfərlik açıq platformada neftçiləri daşıyarkən. 1923-cü il

Narrow gauge locomotive No. 5 carrying oilmen on an open platform train for 20 people, 1923

edildi. Artıq 1924-cü ildə dəmir yolları 1917-ci ilədək olan həcmdə tam bərpa edilmiş və əsas nəqliyyat vasitəsinə çevrilmişdi. 1920-ci illərin birinci yarısında Azərbaycan dəmir yolları ilə ildə 1,2 mln. ton yük, 6 mln. sərnişin daşınmışdı. 1924-cü ildə Mərdəkan dəmir yolu stansiyası açılmışdır.

Dəmir yollarının mühafizəsi üçün 1923-cü il martın 20-də SSRİ Dəmir Yolları Mühafizəsi Xidməti yaradıldı. 1928-ci ildə sözügedən xidmət əsasında Yolların Nişançı Mühafizəsi xidməti təşkil olundu. Xidmət dəmir yolu anbarlarının, stansiyaların, xüsusi yüklər daşınan qatarların, körpülərin təhlükəsizliyinə cavabdeh idi. Azərbaycanın neft daşıyan dəmir yolları strateji əhəmiyyət kəsb etdiyindən Abşeronda hətta xüsusi ensiz izli zirehli qatarlar hərəkət edirdi.

1921-ci ilin sentyabrında N.Nərimanov Rusiya Federasiyası hökumətinə müraciət edərək Ələt–Culfa yolunun sökülmüş hissəsinin yenidən inşasında və son məntəqəyədək uzadılmasında kömək göstərilməsini xahiş etmişdi. Lakin Rusiya ağır böhran

on 30 May 1924. But the shortage of equipment, resources and workforce prevented completion of the line.

Different technological innovations were tested on the railways after 1923. The Balavin type diesel locomotives deserve particular mention. They pulled small trains of open platform wagons for 20 people.

As Azerbaijan, Georgia and Armenia had different currencies, accounting units (known locally as 'railway money') were created for the Transcaucasian Railways in 1921, and issued in

Zaqafqaziya Dəmir Yolunun hesab vahidi. 1922-ci il

Accounting unit in Transcaucasian Railways,1922



keçirdiyindən daxili imkanları hesabına yolu Azərbaycan inşa etməli oldu. 1924-cü il mayın 30-da N.Nərimanov və respublika rəhbərliyinin iştirakı ilə Bakı–Culfa xəttinin Əli Bayramlıya qədər olan bərpa edilmiş hissəsinin təntənəli açılışı keçirildi. Yolu tamamlamağa isə texnika, vəsait və kadrlar çatışmadı.

1923-cü ildən dəmir yollarında müxtəlif texniki yeniliklər sınaqdan keçirilməyə başlandı. Bunlar sırasında Balavin sistemli teplovoz xüsusi qeyd edilməlidir. Belə teplovozlar 20 nəfərlik açıq vaqon-platformadan ibarət kiçik qatarları dartırdı.

Azərbaycan, Gürcüstan və Ermənistanın müxtəlif pul vahidləri olduğundan 1921-ci ildə Zaqafqaziya Dəmir Yolunun hesab vahidləri (xalq arasında "dəmir yolu pulları" adlanır-

1922. This 'money', used for trade between the three Caucasus republics and Russia according to the nominal value of each of the three currencies was more reliable than money.

Khudadat bey Malik-Aslanov was key to the training of national railway specialists. His efforts led to the creation of the Department of Roads, Industry, Transportation and Construction within the Azerbaijan Polytechnic Institute's Faculty of Construction (K.Malik-Aslanov was head of the department from 1921–1930). Khudadat bey, who was dean of the faculty from 1924–1930, did much to develop the system of education so as to address the needs of the time.

Khudadat bey Malik-Aslanov was the first Azerbaijani to be awarded the degree of professor of railway construction. He had more than 70 academic articles

Sərnişin qatarının Sabunçu stansiyasına çatması. 1924-cü il

Passenger train arriving at Sabunchu station, 1924



dı) yaradıldı, 1922-ci ildən dövriyyəyə buraxıldı. Zaqafqaziya respublikalarının özləri arasında olan, eləcə də Rusiya ilə ticarətdə istifadə edilən bu "pullar" nominala görə hər üç Zaqafqaziya respublikasının pullarından daha etibarlı idi.

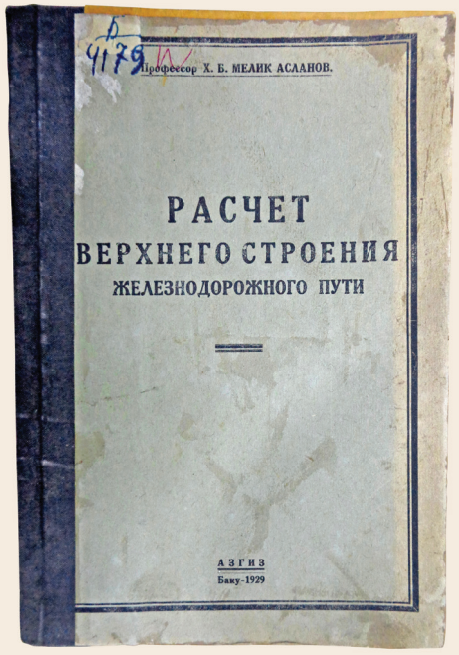
Milli dəmiryolçu kadrların hazırlanması sahəsində Xudadat bəy Məlik-Aslanovun rolu əvəzsizdir. Onun səyləri ilə Azərbaycan Politexnik İnstitutunun inşaat fakültəsində yol, sənaye, nəqliyyat və tikinti bölməsi açıldı (1921–1930-cu illərdə bölmənin sədri X.Məlik-Aslanov olub). 1924–1930-cu illərdə həmin fakültənin dekanı olmuş Xudadat bəy tədris prosesinin müasir tələblərə uyğun olaraq qurulmasında əhəmiyyətli işlər görmüşdür.

Dəmir yollarının inşası elmi sahəsində professor dərəcəsinə layiq görülmüş ilk azərbaycanlı da Xudadat bəy Məlik-Aslanov olmuşdur. Belə ki, onun Bakı və Moskva elmi jurnallarında 70-dən artıq elmi məqalələri dərc edilmiş, 1927 və 1929-cu illərdə elmi-texniki kitabları çap olunmuşdur. Xudadat bəy 1921–1930-cu illərdə RSFSR və Azərbaycanın bir sıra elmi-texniki və mədəni-maarif təşkilatlarının üzvü, 1929-cu ildə Azərbaycan SSR Mərkəzi İcraiyyə Komitəsinin qərarı ilə Azərbaycan Dövlət Elmi Tədqiqat İnstitutuna həqiqi üzv seçilmişdir.



Yük qatarının Sabunçu stansiyasına çatması. 1924-cü il

Freight train arriving at Sabunchu station, 1924



Xudadat bəy Məlik-Aslanovun müəllifi olduğu kitab. 1929-cu il

A book authored by Khudatat bey Malik-Aslanov, 1929

published in scientific magazines in Baku and Moscow and his academic books were published between 1927 and 1929. Khudadat bey was elected a member of a number of scientific-technical and cultural-educational organizations of the RSFSR and Azerbaijan between 1921 and 1930 and became a full member of the Azerbaijan State Scientific Research Institute by decision of the Azerbaijan SSR Central Executive Committee in 1929.

ABŞERONDA SSRİ-nin İLK ELEKTRİK DƏMİR YOLU XƏTTİNİN AÇILIŞI

OPENING THE USSR'S FIRST ELECTRIC RAILWAY IN ABSHERON

1924-cü ilin fevralında böyük səylər hesabına Bakıda tramvay xətti işə salındı. Tramvayın ucuz nəqliyyat növü olması Bakıətrafı ərazilərə də elektrik dəmir yolunun çəkilməsi ideyasının yaranmasına səbəb oldu. 1924-cü il fevralın 29-da Bakı Soveti qərara aldı: "Şəhərin rayonları və bağ yerləri ilə əlaqələri təmin etmək üçün Bakı–Sabunçu–Mərdəkan–Buzovna elektrik qatarının (Abşeron şəhərətrafı elektrik sahəsinin) tikintisinə başlamaq zəruri hesab edilsin".

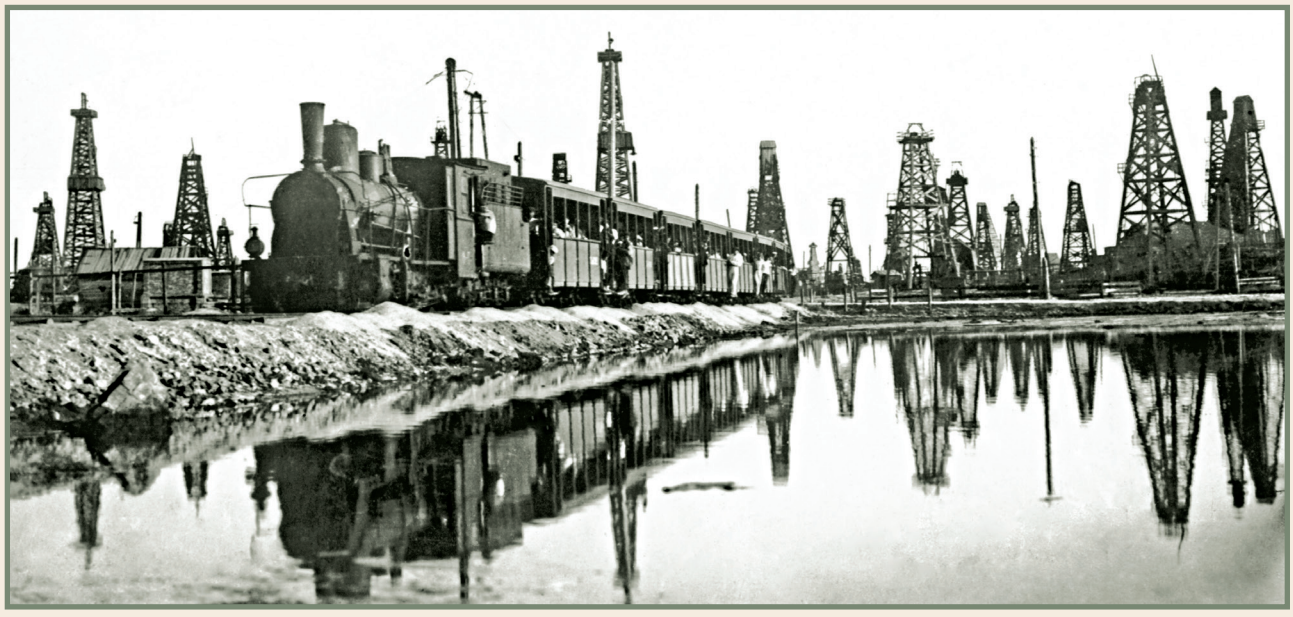
1925-ci ilin mayında Bakı–Sabunçu–Suraxanı marşrutunun elektrikləşdirilməsi üzrə işlər başladı. Yol böyük xərc tələb etdiyindən lazım olan maliyyənin bir hissəsini Azneft, bir hissəsini Bakı

A huge effort resulted in the February 1924, opening of the Baku tramline. The fact that tram was a cheap means of transportation gave rise to the idea of also running electric railways to areas surrounding Baku. The Baku Soviet decided on 29 February 1924 that: "the construction of Baku–Sabunchu–Mardakan–Buzovna (Absheron suburbs electric network) electric trains must be considered necessary to maintain communications with the suburbs and resort areas".

The electrification of the Baku–Sabunchu–Surakhany route started in May 1925. As this required great resources, part of the funds required was allocated by Azneft and the Baku Sovi-

Neft mədənində ensiz izli dəmir yolu. 1923-cü il

Oil field narrow gauge railway, 1923



Soveti verdi, həmçinin Azərbaycan SSR Mərkəzi İcraiyyə Komitəsi kredit ayırdı, Sovet Rusiyasının hökuməti respublikaya qızıl istiqraz təqdim etdi.

Bakı Tramvayı və Elektrik Dəmir-yol Xəttinin İnşası İdarəsinin müdiri Vladimir Aleksandroviç Radsiq, idarənin baş mühəndisi Boris Petroviç Albitski təyin olunmuşdu. Elektrik dəmir yollarının yaradılmasında Rusiyadan dəvət olunan mütəxəssislərlə (İ.Piotroviç, V.Moroxoves, N.Sobol və b.) bərabər, azərbaycanlı mühəndis, Bakı Tramvay İdarəsinin Hərəkət Xidmətinin rəisi A.Aslanbəyov da çalışırdı.

Bakı–Sabunçu–Suraxanı marşrutunun elektrikləşdirilməsinin ən qızğın tərəfdarlarından biri Azərbaycan SSR xalq yollar komissarı Çingiz İldırım (Çingiz Sultanov) idi. Çingiz İldırım (1890–1938) Şuşadakı realni məktəbi, Vladiqafqaz orta məktəbini, 1916-cı ildə Peterburq Politexnik İnstitutunu bitirmiş, Peterburqda mühəndis-metallurq kimi çalışmışdı. Texniki bilikləri və təcrübəsi olan Ç.İldırım sonrakı illərdə daha çox inqilabi-siyasi fəaliyyətlə məşğul olsa da, 1920-ci illərin ortalarında Azərbaycan SSR xalq yollar komissarı vəzifəsində çalışmış, nəqliyyatla bağlı problemlərin aradan qaldırılmasında əməli işlər görmüşdür. Onun Azərbaycanın xalq yollar komissarı olduğu dövrdə Bakı–Culfa dəmir yolunun çəkilişi başa çatmış, Bakıda ilk tramvay istifadəyə verilmişdi. Ç.İldırım nəqliyyatın elektrikləşdirilməsi ilə bağlı problemlərin həllində də böyük rol oynamışdır.

İlk sınaqlar 600 volt enerji ilə keçirildi, lakin xəttə 1650 voltla işləyən qatarlar buraxıldı. İstismar təcrübəsi göstərdi ki, bu gərginlik də kifayət etmir, ona görə də 1930-cu illərin əvvəllərində 3300 volt gərginliklə işləyən qatarlar istifadə olunurdu.



Qatar neft mədənlərində. Dövrün kinoxronikasından kadr. 1923-cü il

An oilfield train. A scene from a state newsreel, 1923

et, as well as a loan from the Azerbaijan SSR Central Executive Committee and the government of Soviet Russia issued gold bonds.

The director of the Baku tramway and electric railway construction administration was Vladimir Alexandrovich Radsiq and the administration's chief engineer was Boris Petrovich Albitski. As well as the specialists invited from Russia (I.Pietrovich, V.Moroxoves, N.Sobol and others), an Azerbaijani engineer, A.Aslanbeyov was head of the traffic service of the Baku Tramway Administration.

One of the most ardent supporters of the Baku–Sabunchu–Surakhany route electrification was Chingiz Ildirim (Chingiz Sultanov), who was People's Commissar for Transport of the Azerbaijan SSR. Chingiz Ildirirm (1890–1938) went to the Realny School in Shusha and the Vladiqafqaz secondary school, he graduated from Petersburg's Polytechnic Institute in 1916 and worked in that city as an engineer-metallurgist. Although Ildirim, with all his technical skills and experience, was involved in revolutionary-political activities in succeeding years, he went on to achieve practical resolutions for transport problems while working as People's Commissar of Transport in the mid-1920s. In this period the



V.A.Radsiq. 1926-cı il
V.A.Radsiq, 1926



Çingiz İldırım. 1925-ci il
Chingiz Ildirim, 1925



Elektrik dəmir yolu qatarı Suraxanı stansiyasında. 1926-cı il

An electric train at Surakhany station, 1926

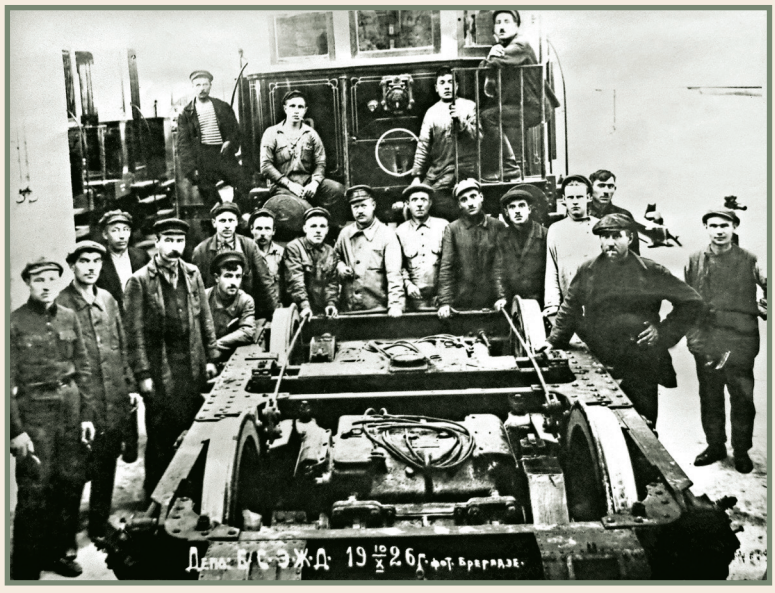
Fövqəladə səylər hesabına bütün işlər 18 ay əvəzinə 14,5 aya yerinə yetirildi.

1926-cı il iyulun 6-da Azərbaycanda ilk elektrikləşdirilmiş dəmir yolu işə başladı. Bu təkcə Azərbaycanda deyil, SSRİ-də ilk elektrikləşdirilmiş dəmir yolu idi.

İlk vaxtlar xəttə hər biri 6 vaqondan ibarət 3 qatar çıxarılırdı, tədricən qatarla-

Bakı elektrikləşdirilmiş dəmir yolu deposunun ilk heyəti. 1926-cı il

The first crew of the electrified railway depot in Baku, 1926



Baku–Julfa railway was completed and the first tram was launched in Baku. As noted above, Ildirim was also important to the project to implement railway electrification.

The first tests were conducted using 600 volts, but the trains ran on a line with 1650 volts. Experience proved that the voltage was insufficient and so trains running on 3300 volts were launched in the early 1930s.

Thanks to exceptional effort, all work was completed in 14.5 months instead of 18.

The first electrified railway in Azerbaijan was launched on 6 July 1926. It was first not only in Azerbaijan, but in all the USSR.

At first three trains of six wagons each ran on the rails but the number of trains gradually increased. Later, there was an electric locomotive, 13 passenger wagons and a rear baggage wagon for each train. The advantages of the electric train were so clear that people



rın sayı artırıldı. Hər qatarda elektrovoz, 13 sərnişin və 1 poçt-baqaj vaqonu var idi. Elektrik dəmir yolunun üstünlükləri o dərəcədə aşkar idi ki, əhali məmnuniyyətlə ondan istifadə edirdi. 1926–31-ci illərdə Bakı–Sabunçu–Suraxanı xətti ilə 10 milyon sərnişin daşınmışdı.

were happy to use it. 10 million passengers travelled on the Baku–Sabunchu–Surakhany route from 1926–1931.

The construction of electrified railways had an impact on the railway infrastructure. The existing depot and workshops did not meet the new

Sabunçu vağzalı. Şəhər tərəfdən görünüşü. 1928-ci il

Sabunchu station. A view from the city, 1928



Sabunçu vağzalı. Dəmir yolu tərəfdən görünüşü. Xətlərdə elektrik qatarları dayanmışdır. 1928-ci il

Sabunchu station. A view from the railway. Electric trains stand on the tracks, 1928



Sabunçu vağzalı. İnteryer. 1928-ci il

Sabunchu station. Interior, 1928

Elektrikləşdirilmiş dəmir yollarının inşası dəmir yolu infrastrukturuna təsir göstərdi. Əvvəlki depo və emalatxanalar yeni tələblərə cavab vermirdi. Böyükşor qəsəbəsində elektrik qatarları deposu inşa olundu. Bakı–Sabunçu–Suraxanı elektrikləşdirilmiş dəmir yolu xəttində 400 nəfər işləyirdi.

Elektrik qatarlarını qəbul etmək üçün xüsusi vağzal binası tələb olunurdu. Belə bina 1926-cı ildə inşa olundu və Bakının "Sabunçu vağzalı" adı ilə tanındı. Yeni vağzal binası "Tiflis vağzalı" binasından aralı tikilmişdi. O, düzbucaq altında birləşdirilmiş iki korpusdan ibarət idi. Binanın üz tərəfi şəhərə, arxa tərəfi dəmir yollarına baxırdı. Bina Azərbaycan milli memarlığı ənənələrinə uyğun inşa olunmuşdu, zahirən Şirvanşahlar sarayını xatırladırdı. Geniş foye, o dövr üçün müasir olan bilet satışı məntəqələri növbələri aradan qaldırmış, bilet satışı zamanı vaxt itkisinin qarşısı alınmışdı.

requirements. A depot for electric trains was built in Boyukshor settlement. 400 people worked on the Baku–Sabunchu–Surakhany electric railway.

A special station building was required to serve electric trains. Such was built in 1926 and was known as Baku's Sabunchu Station. The new station was separate from the Tiflis (Tbilisi) Station. It consisted of two units combined into a rectangular. The front of the building faced the city and the rear looked onto the railway. The building was designed in accordance with Azerbaijani architectural traditions and visually resembled the Shirvanshahs' Palace. A large lobby and ticket sale points, very modern for that period, eliminated queues and reduced the time lost buying tickets.

XX ƏSRİN 30-cu İLLƏRİNDƏ DƏMİR YOLLARINDA YENİDƏNQURMA İŞLƏRİ

RENOVATION WORKS ON THE RAILWAYS IN THE 1930s

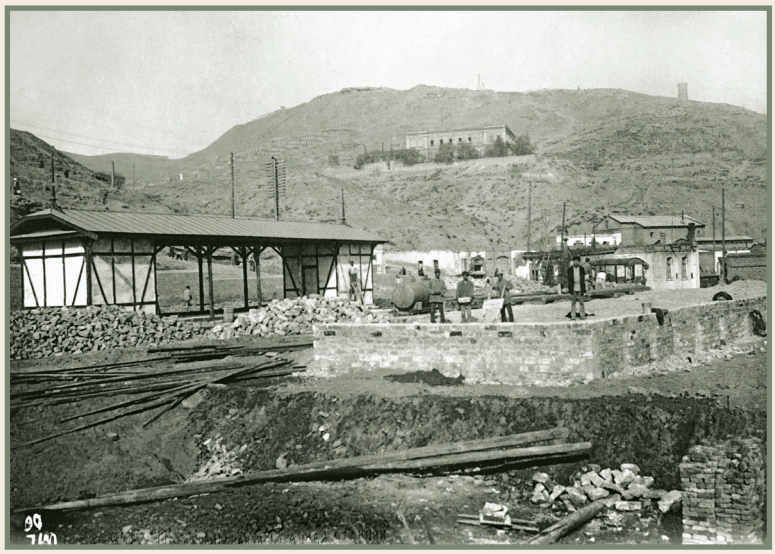
İqtisadiyyatın digər sahələrində olduğu kimi, dəmir yollarında da hər beşilliyin ərəfəsində işlər planlaşdırılır, sonra isə onların icrasına başlanırdı. İlk beşillik 1928–1932-ci illəri əhatə etmişdi. Əgər 1930-cu ildə gün ərzində 2766 sistern doldurulurdusa, 1940-cı ildə bu göstərici 7000 sisternə çatdı. Bakı–Biləcəri dəmir yolu qovşağı Qafqazın ən iri nəqliyyat qovşağı idi. Azərbaycan dəmir yolları ilə daşınan yüklərin həcmi getdikcə artırdı. Artıq 1940-cı ildə respublika ərazisindəki dəmir yolları ilə 8,1 mln. ton yük daşınmışdı.

1936-cı ildə Ələt–Mincivan–Qafan xəttinin (uzunluğu 329 km) təntənəli açılışı oldu. Yolun inşasında əsas məqsəd Qafan mis filizlərinin tez və ucuz şəkildə Rusiya zavodlarına daşınması idi. 1941-ci ildə Mincivan–Culfa xətti istifadəyə verildi. Azərbaycan üçün yolun müsbət tərəfi ondan ibarət idi ki, Naxçıvan Muxtar Respublikası Azərbaycanın paytaxtı ilə dəmir yolu vasitəsilə bağlandı. Yolun bir hissəsi Ermənistan ərazisindən keçsə də, yol bütünlüklə Azərbaycan dəmir yollarına



İliç buxtasındakı neft mədənində ensiz izli dəmir yolunun çəkilməsi. 1935-ci il

Building a narrow gauge railway in the oil field at Ilyich Bay, 1935



Bayıl – Bibiheybət rayonunda sərnişin-yük stansiyası. 1933-cü il

Passenger-freight station in Bayil – Bibiheybet region, 1933

məxsus idi. Bu yolun inşası Azərbaycanın cənub-qərbində nəqliyyat işini xeyli yaxşılaşdırdı.

1936-cı ildə Sabunçu–Buzovna magistral xətti çəkildi. 1941-ci ildə uzunluğu 185 km olan Osmanlı–Astara və uzunluğu 35 km olan Salyan–Neftçala, həmçinin Hacıqabul (Qazıməmməd)–Əli Bayramlı xətlərinin istifadəyə verilməsi nəticəsində respublikanın cənub-

As in other areas of the economy, work on the railways was also planned for each five years before implementation began. The first five years covered the period from 1928–1932. While 2,766 tanks per day were filled in 1930, by 1940 this number had become 7,000. The Baku–Bilajari railway junction had become the largest transport intersection in the Caucasus. The amount of goods carried by Azerbaijan Railways was increasing. In 1940, railways within the Republic carried 8.1 million tons of cargo.

The official opening of the Alat–Minjivan–Qafan line (329 km) took place in 1936. The line's main purpose was the quick and cheap transportation of Qafan copper ore to factories in Russia. The Minjivan–Julfa line began operating in 1941. An advantage of the line for Azerbaijan was that it connected the Nakhchivan Autonomous Republic to the Azerbaijani capital. Although part of the line passed through Armenia, it belonged wholly to Azerbaijan Rail-

Bakı–Sabunçu elektrik dəmir yolu deposu. 1934-cü il

The Baku–Sabunchu electric railway depot, 1934



şərq rayonları ilə dəmir yolu əlaqəsi yarandı.

Azərbaycan dəmir yollarının elektrikləşdirilməsi sürətlə davam edirdi. 1933-cü il aprelin 23-də uzunluğu 4,5 km olan Sabunçu–Zabrat-I elektrikləşdirilmiş dəmir yolu, iyunda Sabunçu–Zabrat-II xətti, 1934-cü ildə 8 km-lik Zabrat–Maştağa xətti inşa olundu. 1936-cı ildə Razin (indiki Bakıxanov) stansiyasından Komsomol stansiyasına (sonralar Komsomol dairəsi adlandırıldı) inşa olunmuş kiçik xətt qatarlara Sabunçuya girmədən hərəkət etməyə imkan verdi.

1939-cu ildə açılmış 95,5 km uzunluqlu Maştağa–Buzovna elektrikləşdirilmiş dəmir yolu xətti Bakı sakinlərinə bağlara və çimərliklərə tez çatmaq imkanı verirdi. Nəticədə əhali tərəfindən "elektriçka" adlandırılan elektrikləşdirilmiş dəmir yolu qatarları Bakı sakinlərinin, bütünlüklə Abşeron əhalisinin ən kütləvi nəqliyyat növünə çevrildi. 1926–1937-ci illərdə bu nəqliyyat növü ilə Abşeronda 42,2 mln. sərnişin daşınmışdır.

Azərbaycan hökumətinin təşəbbüsü əsasında SSRİ Ali Soveti Rəyasət Heyətinin 2 aprel 1940-cı il fərmanı ilə Bakı–Sabunçu elektrikləşdirilmiş dəmir yolu Bakı Şəhər Sovetinin tərkibindən çıxarılaraq Zaqafqaziya Dəmir Yoluna tabe edildi. 1940-cı ilin sonuna qədər köhnə avadanlıq və vaqonların böyük hissəsi yeniləri ilə əvəz olundu. 1940-cı ildə uzunluğu 27 km olan Suraxanı–Qala–Mərdəkan–Buzovna elektrikləşdirilmiş dəmir yolu xəttinin çəkilişinə başlandı.

1940-cı ildə Azərbaycan dəmir yollarının uzunluğu 1212 km idi ki, onların da 3,5%-i elektrikləşdirilmişdi.

Azərbaycanın elektrikləşdirilmiş dəmir yollarında çoxlu sayda azərbaycanlı kadr çalışırdı. Qabaqcıl mütəxəs-



Bakı–Sabunçu elektrik dəmir yolunun Zabrat stansiyası. 1940-cı il

Zabrat station. Baku–Sabunchu electric railway, 1940

ways. The line's construction improved significantly the transportation system in the south-west of Azerbaijan.

The Sabunchu–Buzovna main line was opened in 1936. Rail communication with the southeastern regions of Azerbaijan was established with the launch of the 185 km Osmanli–Astara line, the 31 km Salyan–Neftchala and Hajiqabul (Qazimammad)–Ali-Bayramli lines in 1941.

The electrification of Azerbaijan Railways proceeded rapidly. The 4.5



"Dinamo" zavodunun istehsal etdiyi vaqonun daxili görünüşü. 1934-cü il

Interior of a wagon from the "Dinamo" factory, 1934



Sabunçu–Maştağa elektrik dəmir yolunun yeni xəttinin açılışı. 1940-cı il

The opening of a new line on the Sabunchu–Mashtagha electric railway, 1940

sislər kimi H.Quliyev, R.Məmmədov, P.Qədirov, A.Məmmədovun adları o dövrün rəsmi sənədləri və mətbuatda dəfələrlə qeyd olunurdu. Tanınmış dəmiryolçu Hacıağa Quliyev "Şərəf nişanı" ordeni, "Fəxri dəmiryolçu" nişanı, SSRİ-nin ali ordeni olan "Lenin" ordeni ilə təltif olundu. 1930-cu illərdə mühəndislər K.D.Rəhimzadə, A.Y.Ağayev, E.A.Sübhanverdixanov, A.Y.Məmmədov,

Bakı limanında elektrovoz. 1932-ci il

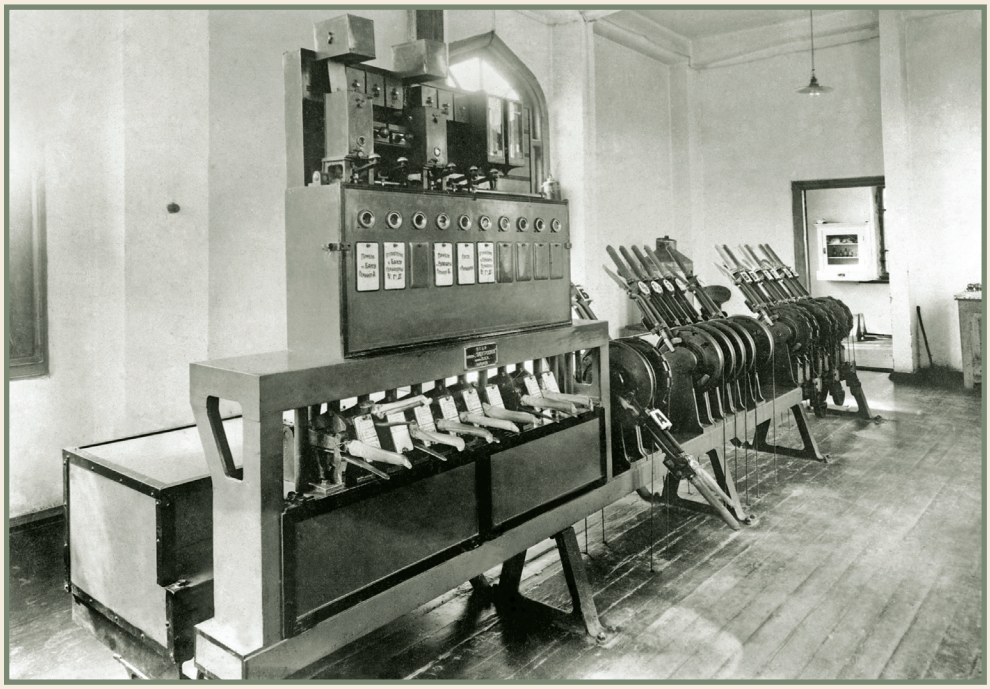
An electric locomotive at Baku port, 1932



km Sabunchu–Zabrat-I electric railway was opened on 23 April 1933, the Sabunchu–Zabrat-II in June and the 8 km Zabrat–Mashtagha line in 1934. The small line built to Komsomol station (later named Komsomol circle) from Razin (now Bakikhanov) station in 1936 allowed trains to bypass Sabunchu.

The 95.5 km Mashtagha–Buzovna electric line opened in 1939, allowing the people of Baku to reach the resort areas and beaches easily. As a result, the electric trains that people called elektrichka became the most popular means of transport for the ordinary people of Baku and Absheron. They carried 42.2 million passengers in Absheron from 1926–1937.

Following an initiative by the government of Azerbaijan and by decree of the USSR Supreme Soviet Presidium on 2 April 1940, the Baku–Sabunchu electric line was removed from Baku City Soviet control and made subject to the Transcaucasian Railway. By the end



Bakı–Sabunçu elektrik dəmir yolunda oxların mexaniki köçürülməsi mərkəzi idarəsi. 1940-cı il

The central mechanical signal control department of the Baku–Sabunchu electric railways, 1940

Z.A.Zeynalov, İ.Y.İsgəndərov, D.Məlikov, S.Bağırlı və bu kimi yerli kadrlar yetişdirildi.

1930-cu ilədək Azneftin ensiz izli dəmir yollarının uzunluğu 139,8 km-ə bərabər idi. Həmçinin sənaye-nəqliyyat komplekslərində ələhiddə ensiz izli dəmir yolları vardı: Salyanda 14 km, Putada 1,6 km, Artyom (indiki Pirallahı) adasında15,1 km, Abşeronun iri neft emalı zavodlarında 10 km.

1928–1932-ci illərdəki ilk beşillik zamanı Yevlax–Hacıqabul və Biləcəri–Bakı xətlərində avtobloklaşma sistemləri quruldu. 1935-ci ildən başlayaraq dəmir yollarına yeni parovoz və vaqon texnikası gətirildi. Sisternlərin bir qismi istilik izolyasiyasına malik idi. Həmçinin yeni daşınma vasitəsi – bitum daşınması üçün xüsusi bunkerlər istifadə olunmağa başladı.

Dəmir yolu vağzallarında tətbiq olunan əsaslı yenilik – gözləmə otaqlarının daha komfortlu qurulması, Bakı dəmir yolu vağzalında isə "Ana və körpə" otağının yaradılması idi.

of 1940, most old equipment and wagons had been replaced. Construction of the 27 km Surakhany–Qala–Mardakan–Buzovna electric line started in 1940.

Azerbaijani railways extended to 1,212 km in 1940 and 3.5% were electrified.

Many Azerbaijani specialists worked on the electrified railways of Azerbaijan. As leading specialists, the names of H.Quliyev, R.Mammadov, P.Qadirov and A.Mammadov appeared frequently in the official documents and press of the time. The well-known railway specialist Hajiagha Quliyev received the Order of Honour, was entitled Honoured Railway Worker and awarded the Order of Lenin, which was the USSR's highest honour. In the 1930s engineers K.D.Rahimzade, A.Y.Aghayev, E.A.Subkhanverdikhanov, A.Y.Mammadov, Z.A.Zeynalov, İ.Y.Isgandarov, D.Malikov, S.Baghirli and other local specialists were developed.



Bakı dəmir yolu vağzalında “Ana və körpə” otağı. 1935-ci il

The ‘mother and child’ room at Baku railway station, 1935

1940-cı ildə Azərbaycan dəmir yollarında 16,2 min nəfər işləyirdi. 1930-cu illərin ortalarında dəmir yollarında kişi peşələrinə cəlb olunan qadınların sayı tədricən artırdı. 1935-ci ildən SSRİ-də “Staxanov hərəkatı” – verilmiş planları dəfələrlə üstələməklə işləyənlər hərəkatı başlandı. Azərbaycan dəmir yollarında ən tanınmış staxanovçular Ramazan Əli-

By 1930, Azneft’s narrow gauge railways extended to 139.8 km. Further, the industrial and transportation complexes had their own separate narrow gauge railways: 14 km in Salyan, 1.6 km in Puta, 15.1 km in Artyom (now Pirallahi) and 10 km in the large oil processing factories of Absheron.

Auto-block systems were installed on the Yevlakh–Hajiqabul and Bilajari–Baku lines during the first five years, 1928-1932. From 1935, new steam engine and wagon technologies were introduced. Some of the tanks had heat isolation. Further, a new means of transportation – special bunkers for bitumen transportation – began to be used.

The major innovation in railway stations was greater comfort in the waiting rooms and a ‘mother and child’ room at Baku station.

16,2 mln people were working on the Azerbaijani railways in 1940. The number of women involved in previ-

Bakı dəmir yolu vağzalında (keçmiş “Tiflis vağzalı”) qarşılayanlar üçün gözləmə otağı. 1935-ci il

A room for those waiting for passengers at Baku railway station (former Tiflis station), 1935



yev, Yəhya Hüseynov və Yeqor Arbuzov idi. Əmək zərbəçiləri orden və medallarla təltif olunurdular. 1936-cı ildə Kremldə partiya və hökumət liderləri tərəfindən qəbul edilən Azərbaycan zəhmətkeşləri arasında dəmiryolçular da var idi.

1931-ci ildə dəmir yollarında olan bütün tibb müəssisələri Nəqliyyat Sanitar İdarəsi tərkibində birləşdirildi. Azərbaycan Dəmir Yollarının Tibb Xidməti təkcə dəmir yollarında deyil, ümumilikdə respublikada səhiyyə sisteminin qurulmasında və əhaliyə tibbi xidmətlərin göstərilməsində vacib rol oynayırdı. Belə ki, Azərbaycan SSR-in xalq səhiyyə komissarı vəzifəsinə görkəmli həkim, siyasi və ictimai xadim Əziz Əliyev təyin olunanda respublikanın bölgələrində tibbi xidməti təkmilləşdirmək məqsədilə dəmir yolu stansiyaları yaxınlığında xəstəxana və feldşer məntəqələri yaradıldı. Bunun sayəsində sakinlərə operativ tibbi kömək göstərmək, lazım gəldikdə xəstəni təcili Bakıya və ya Tiflisə çatdırmaq olurdu. Dəmir yolları boyunca tibbi xidmətin təşkili Əli Heydər Allahverdiyevə tapşırılmışdı. Peşəkar həkim, I Dünya müharibəsi illərində sanitar qatarının rəisi, 1917–1918-ci illərdə Çeçenistanda tibb xidməti sisteminin yaradıcılarından biri olmuş Ə.H.Allahverdiyev operativ tibb yardımının göstərilməsinin vacibliyini çox yaxşı başa düşür və regionlarda tibbi xidmətin təşkilində dəmir yollarının rolunu xüsusi qiymətləndirirdi.

1930-cu ildə Tiflis Dəmir Yolu İnstitutu açıldıqda Xudadat bəy Məlik-Aslanovun səyləri ilə həmin institutun Bakı filialı təşkil olundu. Dəmiryolçu kadrların hazırlanmasında Azərbaycan Neft İnstitutunda açılmış nəqliyyat fakültəsi də öz müsbət rolunu oynamışdır. Fakültəyə X.Məlik-Aslanovun rəhbərlik etməsi sayəsində tədris prosesinə güclü müəllim heyəti cəlb olunmuşdu.

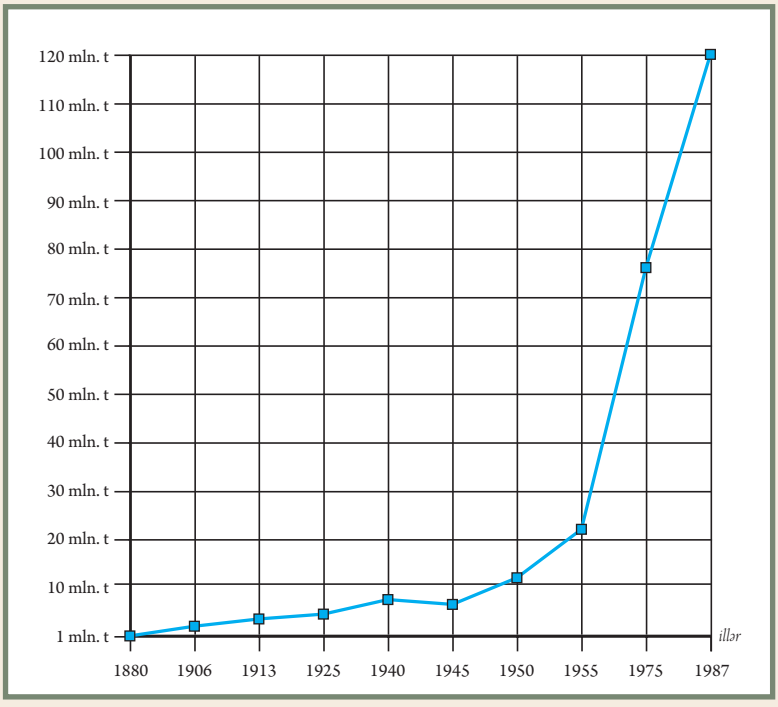
ously male professions on the railways increased in the mid 1930s. In 1935, the Stakhanov movement – workers who greatly exceeded planned targets took off in the USSR. The most famous participants in the movement on Azerbaijan's railways were Ramazan Aliyev, Yahya Huseynov and Yegor Arbuzov. The best workers were rewarded with orders and medals. There were railway specialists among those Azerbaijani workers who received awards from party and government leaders at the Kremlin in 1936.

All railway medical facilities were merged into the Transportation Sanitary Administration in 1931. The medical service was important not only for the railways, but also for the establishment of a medical system in the Republic, delivering medical services to its people. Thus, when the prominent doctor, politician and public figure Aziz Aliyev was appointed People's Medi-



Əziz Əliyev. 1935-ci il
Aziz Aliyev, 1935

1880–1987-ci illər ərzində dəmir yolları ilə daşınan yüklərin artması
The increasing carriage of cargo by rail, 1880-1987





Xudadat bəy Məlik-Aslanov. 1934-cü il

Khudadat bey Malik-Aslanov, 1934

1933-cü ildə orta-ixtisas təhsil müəssisəsi olan Bakı Dəmir Yolu Məktəbi (1946-cı ildən texnikum adlandırılmışdır) açıldı. Orta və kiçik texniki heyətin hazırlanmasında Kirovabad (Gəncə) Dəmir Yolu Tədris Kombinatının da rolu olmuşdur.

XX əsrin 30-cu illərinin Stalin repressiyaları Azərbaycan dəmir yollarına da ağır zərbə vurmuşdur. Görkəmli siyasi, ictimai, hərbi, elm, mədəniyyət xadimlərini itirən Azərbaycan xalqının yüzlərlə dəmiryolçu kadrları da qondarma ittihamlarla repressiyalara məruz qaldı. O dövrdə məhv edilmiş dəmiryolçular sırasında Xudadat bəy Məlik-Aslanov da var idi.

X.Məlik-Aslanov 1930–1933-cü illərdə Azərbaycan SSR Xalq Daxili İşlər Komissarlığı Dövlət Siyasi İdarəsi tərəfindən "Azərbaycan Milli Mərkəzinin işi" üzrə ittiham olunub həbs edilmişdi. O dövrdə respublikanın rəhbəri olan Mir Cəfər Bağırov Məlik-Aslanova böyük hörmətlə yanaşırdı və məhz onun səyləri ilə Xudadat bəyi həbsdən azad etmək mümkün oldu. Lakin 1934-cü ilin avqustunda o, əsassız ittihamla yenidən həbs edildi. X.Məlik-Aslanov 1935-ci il iyulun 23-də həbs düşərgəsində həlak

cal Commissar of the Azerbaijan SSR, hospitals and medical assistance centres were created near railway stations to improve medical services in the regions. This facilitated prompt medical services for local people and the urgent delivery of patients to Baku or Tiflis if necessary. The organization of the railway medical service was assigned to Ali Heydar Allahverdiyev. A professional physician, Allahverdiyev, who had been chief of a hospital train during World War I and one of the founders of the medical service in Chechnya from 1917–1918, understood very well the importance of delivering prompt medical services and prioritised the railways in the organization of medical services in the regions.

The Tiflis Railway Institute was opened in 1930 and Khudadat bey Malik-Aslanov's work saw the Baku branch of the same Institute open in Baku in the same year. The transport department of the Azerbaijan Oil Institute also contributed to the preparation of railway specialists. The strong teaching team delivering the education was a result of Malik-Aslanov's leadership of the department. In 1933, a vocational educational institution, the Baku Railway School, was opened (it became a technical college in 1946). The Kirovabad (Ganja) railway educational training centre also played a role in preparing junior and mid-level specialists.

Stalin's repression in the 1930s inflicted serious damage on Azerbaijan Railways. The republic lost its prominent political, public, military, scientific and cultural figures. Hundreds of specialists were repressed on fictitious charges. Khudadat bey Malik-Aslanov was among those killed in that period.

Malik-Aslanov was held from 1930–1933 on a charge of "working

oldu. Yalnız 1959-cu ildə ona bəraət verilmişdir.

1920-ci illərin sonu – 1930-cu illərin əvvəllərində Azərbaycan dəmir yollarının texniki baxımdan yenidən qurulmasında böyük rolu olmuş İsa İsayev 1937-ci ildə həbs edilmiş və sürgün olunmuş, 1943-cü ildə həbs düşərgəsində vəfat etmişdir. 1956-cı ildə ona bəraət verildi. 1930-cu illərdə repressiyalara məruz qalan görkəmli dəmiryolçular sırasında Mirzə Lətif Mirzəyev də var idi.

Azərbaycan dəmir yolları boyunca həkim-feldşer xidmətini təşkil etmiş Əli Heydər Allahverdiyev də həmin illərdə həbs olunmuş, lakin bir müddət sonra buraxılmışdır. Möhkəm iradəsi, dönməz əqidəsi ilə seçilən Ə.H.Allahverdiyev tibb sahəsinə qayıtmağa müvəffəq olmuş, II Dünya müharibəsində hərbi həkim kimi işləmiş, hətta mayor rütbəsinə layiq görülmüş, təxliyə hospitalının rəisi vəzifəsinədək yüksəlmişdir.

for the Azerbaijan National Centre" by the State Political Administration of Azerbaijan SSR People's Commissariat for Internal Affairs. Mir Jafar Baghirov, then leader of the Republic, treated Malik-Aslanov with great respect and, thanks to his efforts, Khudadat bey was released. But he was arrested on unjustified accusations again in August 1934. Khudadat bey Malik-Aslanov died in a prison camp on 23 July 1935. He was rehabilitated only in 1959.

Isa Isayev, who was central to the technical reconstruction of Azerbaijan's railways in the late 1920s and early 1930s, was arrested and exiled in 1937, dying in a prison camp in 1943. He was rehabilitated in 1956. Mirza Latif Mirzayev was another of the prominent railway specialists to be repressed in the 1930s.

Ali Heydar Allahverdiyev, who organized medical assistance centres along the railways, was arrested and released after some time. Allahverdiyev, noted for his strong will and firm conviction, managed to return to medical life and worked as a military doctor during World War II, reaching the rank of major and was made leader of hospital evacuation.



İsa İsayev. 1934-cü il
Isa Isayev, 1934

AZƏRBAYCAN DƏMİR YOLLARI 1941–1945-ci İLLƏRDƏ

AZERBAIJAN RAILWAYS 1941–1945

Faşist Almaniyası Sovet İttifaqına 1941-ci il iyunun 22-də hücum etdi, iyunun 23-dən isə Azərbaycan dəmir yolları müharibə rejimində işə başladı. İlk həftə ərzində, 23–30 iyun tarixlərində, Azərbaycan stansiyalarında 152 hərbi eşelon (6849 vaqon) doldurularaq göndərilmişdir. İyulda bütün dəmir yolu müəssisələri hərbi iş rejiminə keçirildi. Dövlət Müdafiə Komitəsinin qərarına əsasən 1941-ci il dekabrın 14-dən Dəmir Yollarının Nişançı Mühafizəsi Xidməti ləğv olundu, onun heyəti SSRİ Daxili İşlər Komissarlığı tərkibinə verildi.

Fascist Germany attacked the Soviet Union on 22 June 1941 and Azerbaijan Railways switched to a military regime on 23 June. 152 military echelons (6849 wagons) were assembled and dispatched during the first week – 23–30 June. In July all railway institutions switched to a military regime. By decree of the State Security Committee on 14 December 1941, the Railways Signal Protection Service was cancelled and attached to the USSR Commissariat for Internal Affairs.

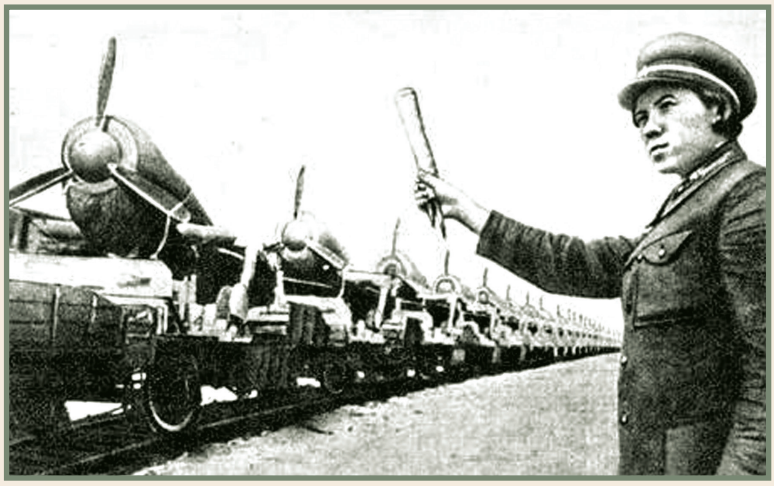
Neftin cəbhəyə dəmir yolları ilə daşınması. 1941-ci il

Oil transportation to the front by rail, 1941



Dəmir yollarının işçiləri fövqəladə iş rejimində çalışmağa başlamışdılar. Belə ki, onların plandan əlavə iş görməsi, 12–13 saatlıq iş günü, həftənin bütün günlərini istirahətsiz çalışması dəmir yollarının müəssisələrində adi hal almışdı. Maşinist Firudin Ağayevin briqadası parovozu 75 min km təmirsiz istismar edərək 21 t yanacağa qənaət etmişdi. F.Ağayev 4000 t yükü olan qatarları birdəfəyə aparan ilk maşinistlərdən olmuşdur. 1942-ci ilin yayında Bakı parovoz deposunun təmir sexi briqadası gündəlik planı 300–500% yerinə yetirərək "Sovet İttifaqının ən yaxşı kompleks dəmir yolu briqadası" adına layiq görülmüşdü.

Azərbaycan lend-lizin (*lend-liz – II Dünya müharibəsi illərində Qərb müttəfiq dövlətlərinin SSRİ-yə göstərdikləri hərbi yardım siyasəti; lend-lizin Transiran marşrutu Yaxın Şərq və ya Hindistan–İran–Azərbaycan xətti üzrə keçirdi*) Transiran marşrutunda əsas logistika mərkəzi olduğundan buradan



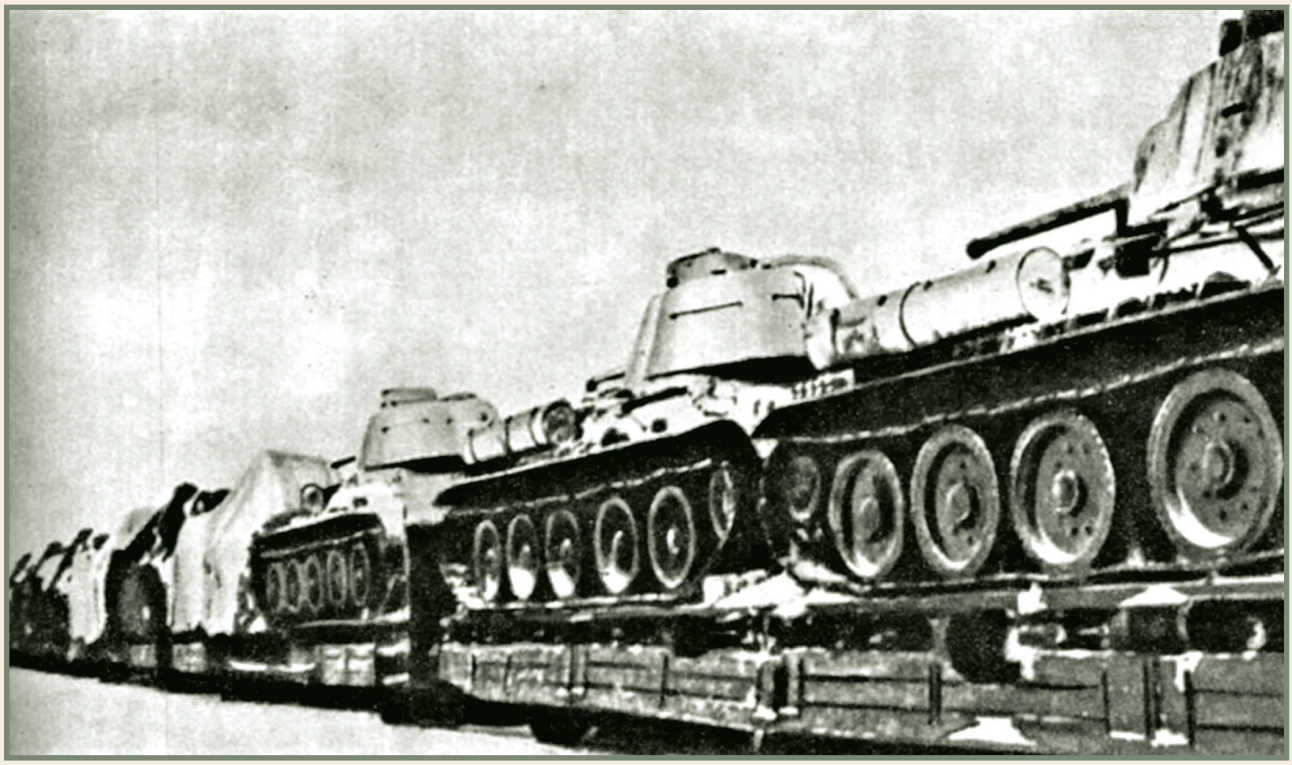
Hərbi texnikanın dəmir yolları ilə daşınması. 1943-cü il

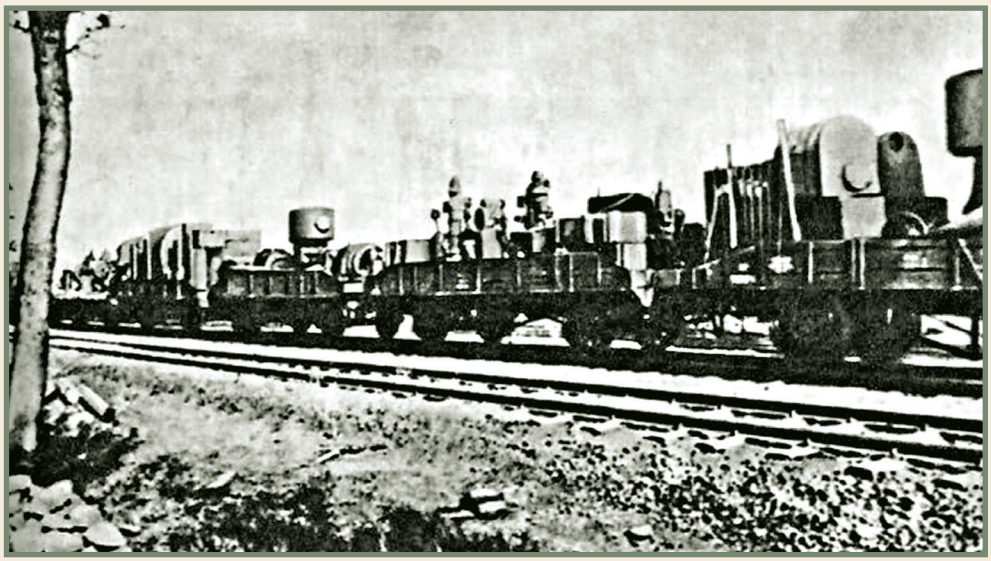
Transportation of military equipment by rail, 1943

Railway workers began working to an emergency regime. Thus, exceeding the plan, 12–13 hour working days, seven days a week was the norm in all sections of the railway. Train-driver Firudin Aghayev's crew drove an unrepaired steam engine 75,000 km and saved 21 tons of fuel. Aghayev was one of the first drivers to take trains carrying 4,000 tons of cargo in one trip. The

Hərbi texnikanın dəmir yolları ilə daşınması. 1943-cü il

Transportation of military equipment by rail, 1943



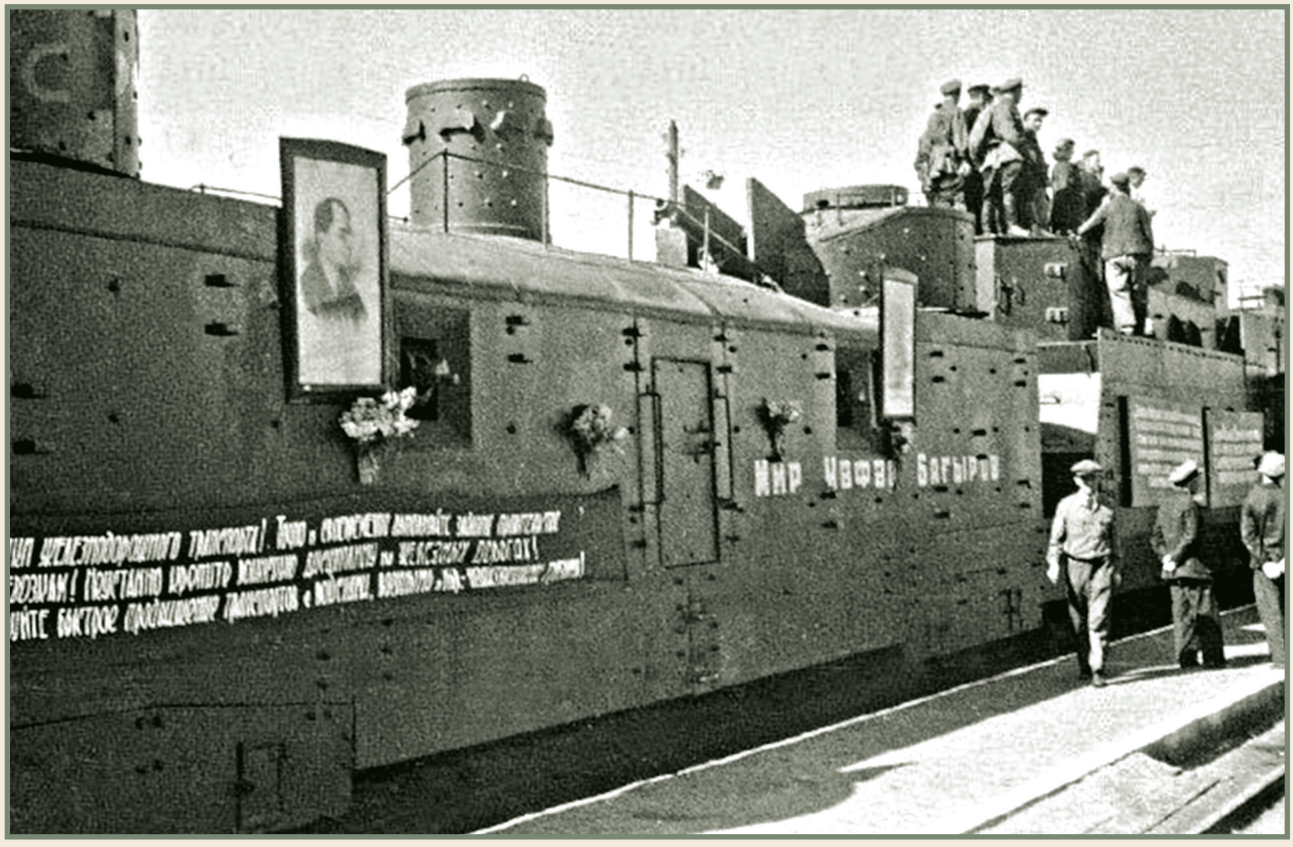


Təxliyə olunan zavodların dəmir yolları ilə daşınması. 1941-ci il

Transportation of evacuated factories by rail, 1941

çoxlu sayda texnika, silah və sursat daşınırdı. Silah və sursatdan başqa, dəmir yolları ilə strateji xarakterli xammal, ərzaq və sənaye məhsulları da daşınırdı.

Ümimiyyətlə, 1941–1945-ci illərdə Azərbaycan dəmir yolları ilə 600 crew of the repair department of the Baku steam engine depot achieved 300–500% of the daily plan in summer 1942 and were named the "best complex railway crew of the Soviet Union".



Bakıda düzəldilmiş zirehli qatarlardan biri cəbhəyə yollanır. 1943-cü il

A Baku-made armoured train on the way to the front, 1943



Sanitar qatarı cəbhə zonasında. 1942-ci il

Hospital train at the front, 1942

mindən artıq neft və neft məhsulları olan sistern, 700 min vaqon yük göndərilmişdir.

SSRİ-nin işğal edilmiş ərazilərindən təxliyə olunmuş zavod və fabriklərin Qafqaz, Mərkəzi və Orta Asiyaya çatdırılmasında Azərbaycan dəmir yolları mühüm rol oynamışdır. Canlı qüvvənin cəbhə bölgəsinə, işğal edilmiş ərazilərdən təxliyə olunmuş qaçqınların isə ölkənin ucqarlarına daşınmasında da dəmir yollarının böyük rolu olmuşdur. Qaçqınların böyük qismini qadınlar, uşaqlar, yaşlı insanlar, xəstələr təşkil etdiyindən onların daşınması və yerləşdirilməsi xüsusi şərait tələb edirdi. Bu məqsədlə dəmir yolu stansiyalarında təxliyə məntəqələri yaradılmışdı. Burada insanlara yeyib-yatmaq imkanı verilir, qayda-qanun saxlanmaqla qatarlara minik təşkil olunur və ölkənin ucqarlarına göndərilirdi.

Since Azerbaijan was the logistical centre of lend-lease (*lend-lease – the Western allied countries' military aid to the USSR during World War II; the trans-Iran lend-lease route went through Central Asia or via the India-Iran-Azerbaijan line*) on the trans-Iran route, a large amount of equipment, weapons and ammunition was transported from here. As well as arms and ammunition, strategic raw materials, food and industrial goods were also carried.

In general, more than 600,000 tanks of oil and oil products and 700,000 wagons of cargo were dispatched by rail from Azerbaijan from 1941–1945.

Azerbaijani railways were important to the delivery of evacuated factories and plants from occupied parts of the USSR to the Caucasus, Central Asia and Middle East. Railways were also crucial to the transportation of



Qalibləri vətənə gətirən qatar. 1945-ci il

Train returning the victors to their homeland, 1945

Onu da qeyd etmək lazımdır ki, Azərbaycan dəmiryolçuları daxili imkanlar hesabına onlara aid olmayan və ya həyata keçirmək üçün resurslar ayrılmayan işləri də görürdülər; misal üçün, Bakı dəmir yolu deposunda yerli resurslar hesabına 5 zirehli qatar düzəldilərək cəbhəyə göndərilmişdi.

Azərbaycanın elektrikləşdirilmiş dəmir yolu xətləri də fövqəladə rejimdə işləyirdi. Elektrik qatarlarından təkcə sərnişin deyil, yüklərin də daşınması üçün istifadə olunurdu. Artıq 1942-ci ildən başlayaraq sutkada 100–106 cüt qatar xəttə çıxırdı.

1942-ci ildə uzunluğu 101 km olan Yevlax–Xankəndi yolu çəkildi. Bakı–Hacıqabul, Salyan–Neftçala yolları yenidən quruldu. Ümumiyyətlə, 1944-cü

troops to the front and evacuation of refugees from occupied lands to the centre of the country. Most refugees were women, children, elderly and sick, and so their transportation and placement required special conditions. Thus evacuation points were created at railway stations. People could get something to eat and drink here, board trains according to regulations to be taken to the centre of the country.

It is also notable that Azerbaijan's railway workers undertook work beyond their duties and for which no resources were allocated; they used only their own; for example, five armoured trains were built from local resources at Baku's railway depot and sent to the front.

il yanvarın 1-nə qədər Azərbaycandakı dəmir yollarının uzunluğu 1629 km idi.

1943-cü il aprelin 15-də SSRİ Ali Soveti Rəyasət Heyətinin qərarı ilə dəmir yollarında hərbi vəziyyət elan olundu. Qərara əsasən, dəmir yollarının bütün fəhlə və qulluqçuları müharibənin sonuna qədər dəmir yollarında işə səfərbər olunmuş hesab edilirdilər. Faktik olaraq dəmiryolçular hərbçilərlə eyni statusa malik olurdular.

1945-ci ildə 36 dəmiryolçu orden və medallarla, 116 nəfər SSRİ Yollar

The electrified railways of Azerbaijan worked to an emergency regime. Electric trains were used to carry goods as well as passengers. 100–106 pairs of trains left each day from 1942.

The 101 km Yevlakh–Khankendi line was built in 1942. The Baku–Hajiqabul and Salyan–Neftchala lines were rebuilt. The total length of Azerbaijani railways was 1,629 km by 1 January 1944.

On 15 April 1943, a militarisation of the railways was announced by

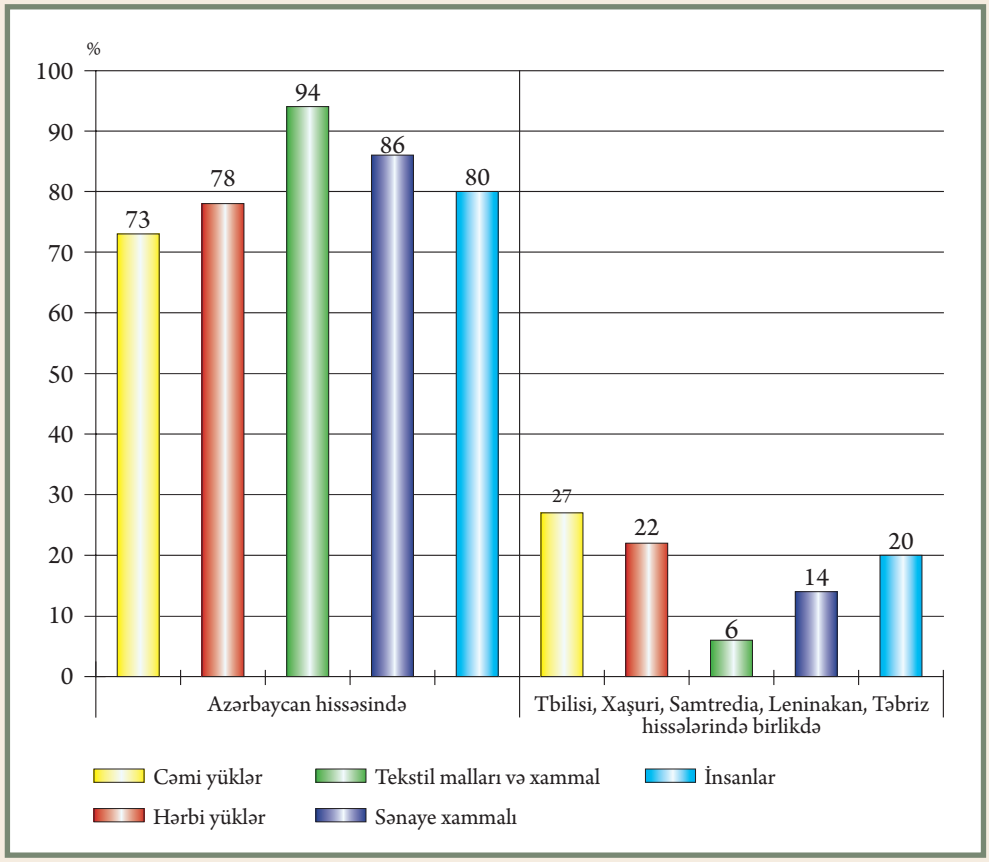


Sosialist Əməyi Qəhrəmanı
Firudin Ağayev

Hero of Socialist Labour
Firudin Aghayev

II Dünya müharibəsi illərində Azərbaycan dəmir yolları ilə daşınmış yüklər (Çapay Sultanova görə). İstər ümumi yüklər, istərsə də müxtəlif yük növləri üzrə müqayisə göstərir ki, Azərbaycan dəmir yolları ilə daşınmış yüklər Zaqafqaziya dəmir yollarının Tbilisi, Xaşuri, Samtredia, Leninakan, həmçinin Təbriz hissələri ilə daşınmış yüklərdən artıq idi.

Cargo carried by Azerbaijan Railways during WWII (according to Chapay Sultanov). Showing by comparison that Azerbaijan Railways carried more cargo, both in general and for specific types of goods, than were carried on the following Transcaucasian Railways lines: Tbilisi, Khashuri, Samtredia, Leninakan, as well as lines in the Tabriz sector





Neftdaşıyan qatar.
10 avqust 1941-ci il

Oil tanker train.
10 August 1941

the Presidium of the USSR Supreme Soviet. Thus all railway workers were considered mobilised for work on the railways until the end of the war. In fact, railway specialists had the same status as military staff.

36 railway workers were awarded orders and medals and 116 received honoured awards of the USSR Ministry of Transport and the train-driver Firudin Qulu oghlu Aghayev was named a Hero of Socialist Labour (people, who were given this honoured title received the Orders of the Golden Star and



İşçilərinin çoxu cəbhəyə yollanan Bakı lokomotiv deposu. 1942-ci il

The Baku locomotive depot most of which of employees has been directed to the front. 1942



Bakı parovoz deposunda cəbhəyə yollanan dəmiryolçuları gənclər əvəz edirdilər. 1942-ci il

In the Baku locomotive depot of the railroad workers who have gone to the front have replaced youth. 1942

Nazirliyinin fəxri nişanları ilə təltif edilmiş, təlimatçı-maşinist Firudin Qulu oğlu Ağayev Sosialist Əməyi Qəhrəmanı adına layiq görülmüşdü (bu fəxri ada layiq görülən şəxs "Qızıl Ulduz" medalı və "Lenin" ordeni ilə təltif olunurdu). F.Ağayev əmək nailiyyətlərinə görə verilən SSRİ-nin bu ən yüksək adına layiq görülmüş ilk azərbaycanlı dəmiryolçu olmuşdur. Firudin Ağayev sonralar "Lenin" ordeni, "Qırmızı Əmək Bayrağı" ordeni və üç medalla təltif edilmişdir.

SSRİ-nin işğaldan azad edilmiş ərazilərinin bərpa olunmasında Azərbaycan dəmir yolları da öz töhfələrini vermişdir.

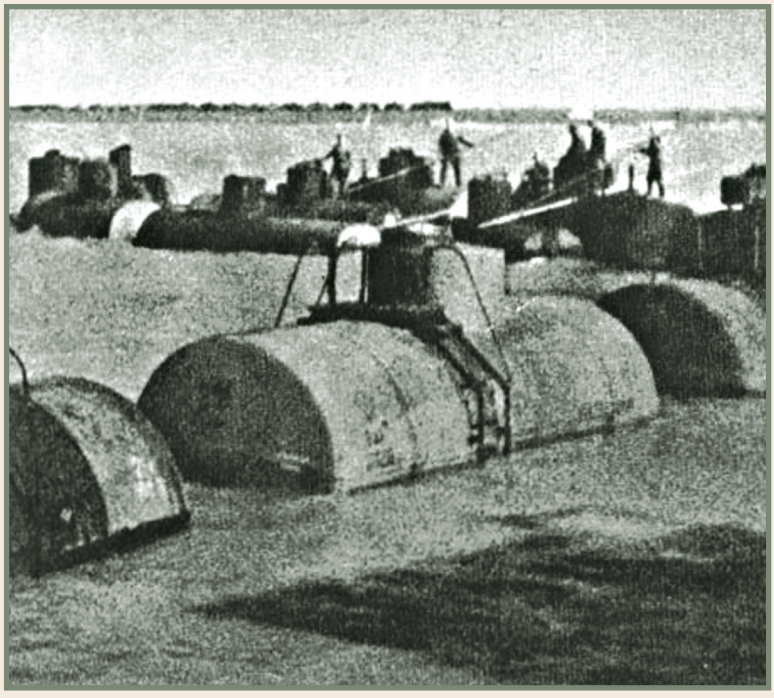
Məlumdur ki, 1941–1945-ci illərdə Azərbaycanın neft sənayesi 75,2 mln. ton neft məhsulu, 22 mln. ton sürtkü yağları, 22 mln. ton benzin, o cümlədən 3,5 mln. ton aviasiya benzini istehsal etmişdi. Müharibə illərində Bakı ölkə neftinin 75%-ni, benzininin 85%-ni verirdi. Sovet ordusunun hərbi texnikası, əsasən, Bakının verdiyi yanacaqla işləyirdi. Lakin bu qədər neft məhsulunu cəbhəyə çatdırmaqda SSRİ nəqliyyatı çətinlik çəkirdi. Ən acınacaqlı vəziyyət 1942-ci ilin sonunda yaranmışdı. Belə ki, alman qoşunları Şimali Qafqaz və Volqa çayına çatdıqlarına görə Azərbaylen). Aghayev was the first Azerbaijani railway worker to receive this lofty title for his labouring achievements. He later received the Orders of Lenin and Red Flag of Labour and three medals.

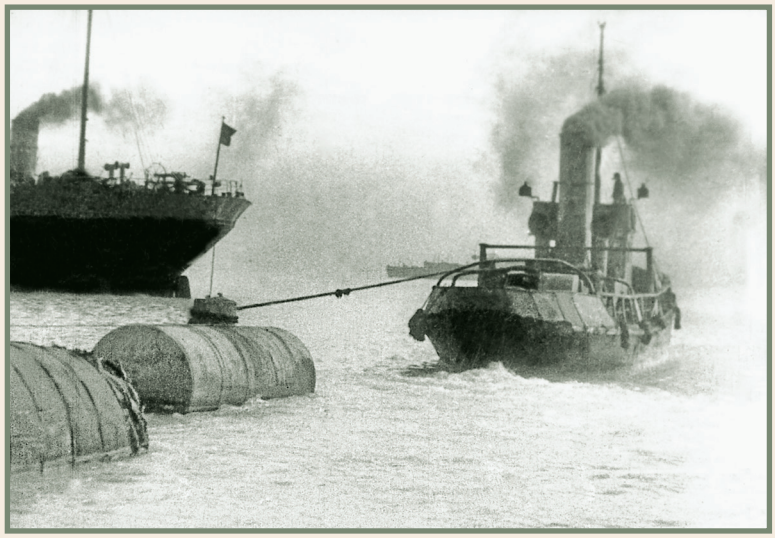
Azerbaijani railways also contributed to the restoration of the USSR's liberated lands.

It is a fact that oil production and Baku's refineries had produced 75.2 million tons of oil products, 22 mil-

Neft çənlərinin dənizlə daşınması

Transporting oil tanks by sea





Dəmir yolu sisternlərinin dənizlə daşınması

Transporting railway oil tanks by sea

candan şimala gedən dəmir yolu xətti kəsilmişdir. Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin 69 neftdaşıyan tankeri dəniz yolu ilə neft məhsullarını daşımağa çatdırmırdı, üstəlik, tankerlər düşmən aviasiyası tərəfindən daim bombalanırdı.

Belə olan halda Vətənin köməyinə Azərbaycan dəmiryolçuları gəldilər. Dünya təcrübəsində ilk dəfə olaraq neftlə doldurulmuş sisternləri gəmilərin yedəyinə alıb daşımaq təklif olundu. Bu təklif ciddi hesablamalara əsaslandığından respublika rəhbərliyi öz razılığını verdi. Bu üsulla Bakıdan Krasnovodska, coşqun Xəzər suları ilə neftlə dolu 35 dəmiryol sisterni daşındı. Bu uğurdan ruhlanan dəmiryolçular daha bir inanılmaz təklif verdilər: nefti birbaşa çənlərlə daşımaq. Nəticədə Krasnovodska hər birinin ağırlığı beş ton olan neft çənləri gəmilərin yedəyinə alınıb daşınmışdır. Çənlərin döyüş bölgəsinə hər belə çatdırılması bir dəmir yolu eşelonunun çatdırılmasına bərabər idi. Qeyd etmək lazımdır ki, Azərbaycan zəhmətkeşlərinin bu qəhrəmanlığını indiyədək heç bir ölkədə təkrarlaya bilməmişlər.

lion tons of lubricating oils, 22 million tons of gasoline, as well as 3.5 million tons of aviation fuel from 1941–1945. Baku provided 75% of the country's oil and 85% of its gasoline during the war years. The Soviet army's military equipment ran mainly on fuel from Baku. However, the USSR's transportation system had problems delivering so much oil to the front. The most difficult period was at the end of 1942. German troops had reached the North Caucasus and Volga River and railways going north from Azerbaijan were cut off. 69 Caspian Sea Shipping oil tankers ran short of the means of carrying oil products by sea; further, their tankers were under constant bombardment from enemy planes.

Railway workers came to their homeland's aid in these circumstances. For the first time anywhere, oil was to be transported by ships towing oil-filled railway tanks. After serious consideration, the republic's leadership approved the proposal. Thus, 35 full railway tanks were taken from Baku to Krasnovodsk across the turbulent waters of the Caspian Sea. Encouraged by this success, railway workers came up with another proposal: to carry oil directly in tanks. As a result, oil-filled tanks, each weighing 5 tons, were taken to Krasnovodsk. Delivering one of these tank wagons to the war zone was equal to delivering an entire trainload. It is notable that no other country has been able to repeat this heroic act by Azerbaijani workers.

AZƏRBAYCAN DƏMİR YOLLARI 1945–1968-ci İLLƏRDƏ

AZERBAIJAN RAILWAYS 1945–1968

SSRİ Dövlət Müdafiə Komitəsinin 1945-ci il 6 iyul tarixli əmrinə əsasən Azərbaycan dəmir yolları Zaqafqaziya dəmir yolu tərkibindən çıxarıldı. SSRİ Xalq Yollar Komissarlığının 1945-ci il 28 iyul tarixli, 647/9 saylı əmri ilə Azərbaycan Dəmir Yolları müstəqil qurum kimi təşkil edilməyə başladı. Artıq 1945-ci il oktyabın 1-dən ADY SSRİ yollarının tərkibində müstəqil qurum kimi göstərilirdi. ADY-nin ilk rəisi Əli Əsəd oğlu Cəfərov təyin olundu.

Müharibə illərində bütün texnika və avadanlıq, demək olar ki, sıradan çıxmışdı. Ölkənin kənd təsərrüfatı və sənayesi dağınıq vəziyyətdə olduğundan mülki yüklərin daşınmasına ehtiyac cüzi idi. 1945-ci ildə Azərbaycan dəmir yolları ilə 6 mln. ton yük daşınmışdır.

Müharibənin bitməsi ilə SSRİ iqtisadiyyatının inkişafının beşillik planları bərpa olundu. Müharibədən sonrakı beşillik plan (1945–1950) 1950-ci ildə tamamlanmalı idi. Yeni dəmir yolları inşa olunarkən, ilk növbədə, elektrikləşdirilmiş yolların inşasına diqqət yetirildi. Qeyd etmək lazımdır ki, istismar zamanı elektrikləşdirilmiş dəmir yollarının parovozlar qarşısında olan üstünlükləri özünü tam şəkildə büruzə verdi. 1926–1945-ci illər ərzində Abşeronun elektrikləşdirilmiş dəmir yolları ilə yarım milyarddan artıq

According to an order adopted on 6 July 1945 by the USSR State Defence Committee, Azerbaijan Railways was removed from Transcaucasian Railways. Azerbaijan Railways was organized as an independent body by order 647/9 of the USSR People's Roads Commissariat adopted on 28 July 1945. Azerbaijan Railways was shown as an independent body within the USSR by 1 October 1945. The first chairman of Azerbaijan Railways was Ali Asad oghlu Jafarov.

Almost all equipment and machines were damaged during the war years. There was little demand for transportation of civilian cargo because the republic's agriculture and industry were ruined. 6 million tons of cargo were transported by Azerbaijan Railways in 1945.

The five-year plans for growth of the USSR economy were restored with the end of the war. The five-year plan (1945–1950) following the war was supposed to be completed in 1950. When new railways were built the electrification was the priority. It is notable that the advantages of electric trains over steam engines became very clear in practice. More than half a billion passengers and 2 million tons of cargo were transported by electric trains in Absheron from 1926–1945. An electric train was launched on the Surakhany–



Əli Cəfərov. 1945-ci il
Ali Jafarov, 1945



Bakı dəmir yolu vağzalı. 1946-cı il. Fotoşəkil ilk dəfə çap olunur

Baku railway station, 1946. Picture published for the first time

sərnişin, 2 mln. tondan artıq yük daşınmışdır. 1948-ci ildə Suraxanı–Qala marşrutu ilə elektrik qatarı işə salındı. 1949-cu ilin iyununda Bakı elektrik dəmir yolunun yeni Mərdəkan stansiyası açıldı. Qala–Buzovna sahəsi işə salınmaqla Abşeronda elektrik dəmir yolu dairəvi sistem şəklində birləşdirildi.

Qala route in 1948. Baku electric railways' new Mardakan station was opened in June 1949. With the launch of the Qala–Buzovna line, Absheron's electrified railways became a circular system. The total length of the Baku–Razin–Surakhany–Qala–Mardakan–Buzovna–Sabunchu–Baku line was 60

Bakı elektrik dəmir yollarının yeni Suraxanı–Qala xəttinin açılışı. 1948-ci il. Fotoşəkil ilk dəfə çap olunur

The opening of Baku electric railways' new Surakhany–Qala line, 1948. Picture published for the first time





Yeni Mərdəkan stansiyasına ilk elektrik qatarının çatması. 1949-cu il. Fotoşəkil ilk dəfə çap olunur
The arrival of the first electric train at the new Mardakan station, 1949. Picture published for the first time



Culfa dəmir yolu.1955-ci il. Fotoşəkil ilk dəfə çap olunur

Julfa railway, 1955. Picture published for the first time

Bakı–Razin–Suraxanı–Qala–Mərdəkan–Buzovna–Sabunçu–Bakı xəttinin ümumi istismar uzunluğu 60 km (ikinci və dalan yolları ilə 83 km) idi.

1947–1948-ci illərdə Mingəçevir Su-Elektrik Stansiyasına dəmir yolu çəkilmişdir. Bu yol yaradılmaqda olan SES-ə tikinti materiallarının çatdırılmasında əsas rol oynamışdır.

km (83 km including secondary and dead end lines).

A line to the Mingachevir Hydroelectric Station was built from 1947–1948 and was important in the delivery of construction materials to the station.

Cargo transportation significantly increased as a result of this work. 13.8 million tons of cargo were transported by Azerbaijan Railways in 1950.



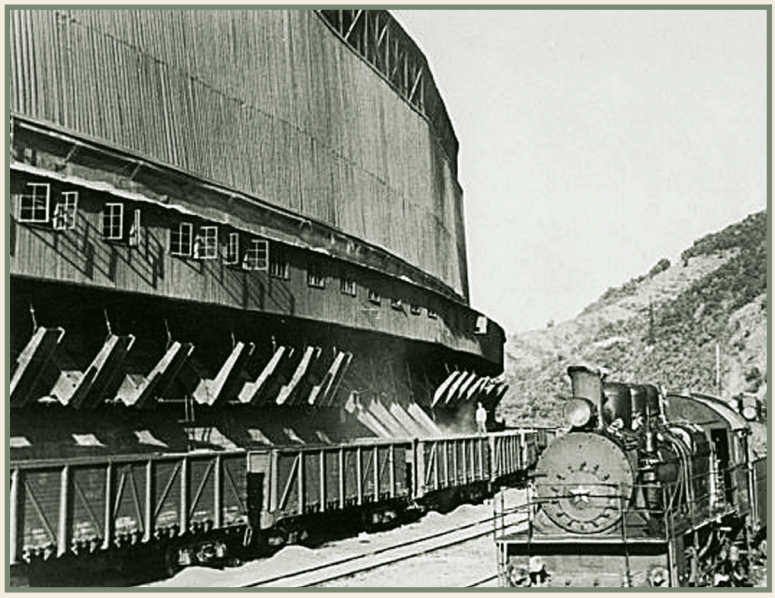
Bakı deposunda dairəvi platforma. 1950-ci il. Fotoşəkil ilk dəfə çap olunur

A track turntable platform at Baku depot, 1950. Picture published for the first time



Bakı deposunda dairəvi platforma. 1950-ci il. Fotoşəkil ilk dəfə çap olunur

A track turntable platform at Baku depot, 1950. Picture published for the first time



Daşkəsən kombinatında dəmir yolu. 1952-ci il

Railway at Dashkesen factory, 1952

Görülmüş işlər nəticəsində yük daşınması artmışdır. 1950-ci ildə Azərbaycan dəmir yolları ilə 13,8 mln. ton yük daşınmışdır.

1950-ci illər, ilk növbədə, Azərbaycanın magistral dəmir yollarının yenidən qurulması ilə xarakterizə olunur. XX əsrin 50-ci illərinin dəmir yollarının ən böyük yeniliyi teplovozların geniş istifadəsi idi. SSRİ-də 1945-ci ildən kütləvi şəkildə istehsal olunan teplovozlar tədricən bölgələrə də göndərilirdi. 5-ci beşillik zamanı (1951–1955) Azərbaycanda inşa olunmuş yeni yolların uzunluğu 114 km-ə bərabər idi. Daşkəsən dəmir filizi yataqlarını istismar etmək və çıxarılmış dəmir filizini Gürcüstanın Rustavi zavoduna daşımaq üçün 1950-ci ildə Alabaşlı–"Quşçu körpüsü" (Daşkəsən) dəmir yolu xətti çəkildi.

1954-cü il iyulun 6-da dəmir yollarında hərbi vəziyyət ləğv olundu. 1956-cı ildə Azərbaycan Dəmir Yolu İdarəsinin inzibati binası istifadəyə verilmişdir. Zirzəmi, 5 mərtəbə və 1 texniki mərtəbədən ibarət olan inzibati binanın memarı Y.Yakovlevdir. Ümumi sahəsi 30.000 kvadratmetr olan binada 505 iş otağı var.

The 1950s are remembered firstly for the reconstruction of Azerbaijan's main railway lines. The most significant innovation on the railways in that decade was the wide use of diesel locomotives. Diesel locomotives, mass-produced in the USSR after 1945, were gradually introduced in the regions. 114 km of new lines were built in Azerbaijan during the fifth five-year plan (1951–1955). The Alabashli-Qushchu bridge (Dashkesen) was built in 1950 for the exploitation of Dashkesen's iron ore deposits and delivery of the iron ore extracted to Georgia's Rustavi factory.

The militarization of the railways was cancelled on 6 July 1954. The Azerbaijan Railway Administration building was opened in 1956. The architect, Y.Yakovlev, designed the five-storey and basement building with technical floor. There were 505 work rooms in a total area of 30,000 square metres.

The Mingechevir–Hidrouzel railway connecting the city of Mingechevir to the hydroelectric station was built in 1958. Industrial lines were also electrified in this period. In September 1958, the Alabashli–Qushchu bridge (Dashkesen) (36 km) route was electrified.

Apart from the main lines, narrow gauge railways were also built: on Neft Dashlari (Oil Rocks) for industrial purposes (width – 770 mm, length – 100 km), in Nabran for agricultural goods (Khudat–Nabran; width – 750 mm, length – 84.5 km) and in Khachmaz to support the Shollar water line (width – 750 mm, length – 2 km).

The electrified railways were extending. 50 km of railways were built during the fifth five-year plan. The Baghlar–Bilgah line was built in 1952 and the Qala–Artyom (its historical name, Pirallahi, was resumed later) line in 1953. In 1954, suburban lines were

1958-ci ildə Mingəçevir şəhərini Su-Elektrik Stansiyası ilə birləşdirən Mingəçevir–Hidrouzel dəmir yolu inşa olundu. Bu dövrdə sənaye xarakterli yollar da elektrikləşdirilməyə başlandı. 1958-ci ilin sentyabrında Alabaşlı stansiyası ilə "Quşçu körpüsü" (Daşkəsən) marşrutu (36 km) elektrikləşdirildi.

Magistral yollardan savayı, ensiz izli dəmir yolları da inşa edilirdi. Belə xətlər Neft daşlarında (eni 750 mm, uzunluğu 100 km) sənaye məqsədləri ilə, Nabranda (Xudat–Nabran, eni 750 mm, uzunluğu 84,5 km) kənd təsərrüfatı məhsullarının daşınması və Xaçmazda (eni 750 mm, uzunluğu 2 km) Şollar su xəttinin istismarını təmin etmək üçün inşa edilmişdir.

Elektrikləşdirilmiş dəmir yollarının uzunluğu artırdı. 5-ci beşillik zamanı inşa olunmuş elektrikləşdirilmiş dəmir yollarının uzunluğu 50 km idi. 1952-ci ildə Bağlar–Bilgəh, 1953-cü ildə Qala–Artyom (sonralar tarixi "Pirallahı" adı qaytarılıb) xətləri inşa olundu. 1954-cü ildə şəhəryanı xətlər magistral xətləri ilə birləşdirildi. 1957-ci ilin noyabrında uzunluğu 20 km olan xətt Xırdalanı Sumqayıt şəhəri ilə birləşdirdi.

1958–1961-ci illərdə uzunluğu 48 km olan Bakı–Sumqayıt magistral elektrik dəmiryol xətti inşa olundu və beləliklə, respublikanın paytaxtı ilə yeni sənaye mərkəzlərindən olan şəhər arasında sürətli əlaqə yarandı. 6-cı beşillikdə Bakı–Qaradağ–Duvannı xətti də istifadəyə verildi.

1961-ci ilədək Azərbaycanda elektrikləşdirilmiş dəmir yollarının ümumi uzunluğu 269 km idi.

Ümumilikdə 1955-ci ildə 1950-ci illə müqayisədə yük daşınması 66% artaraq 22,9 mln. ton oldu.

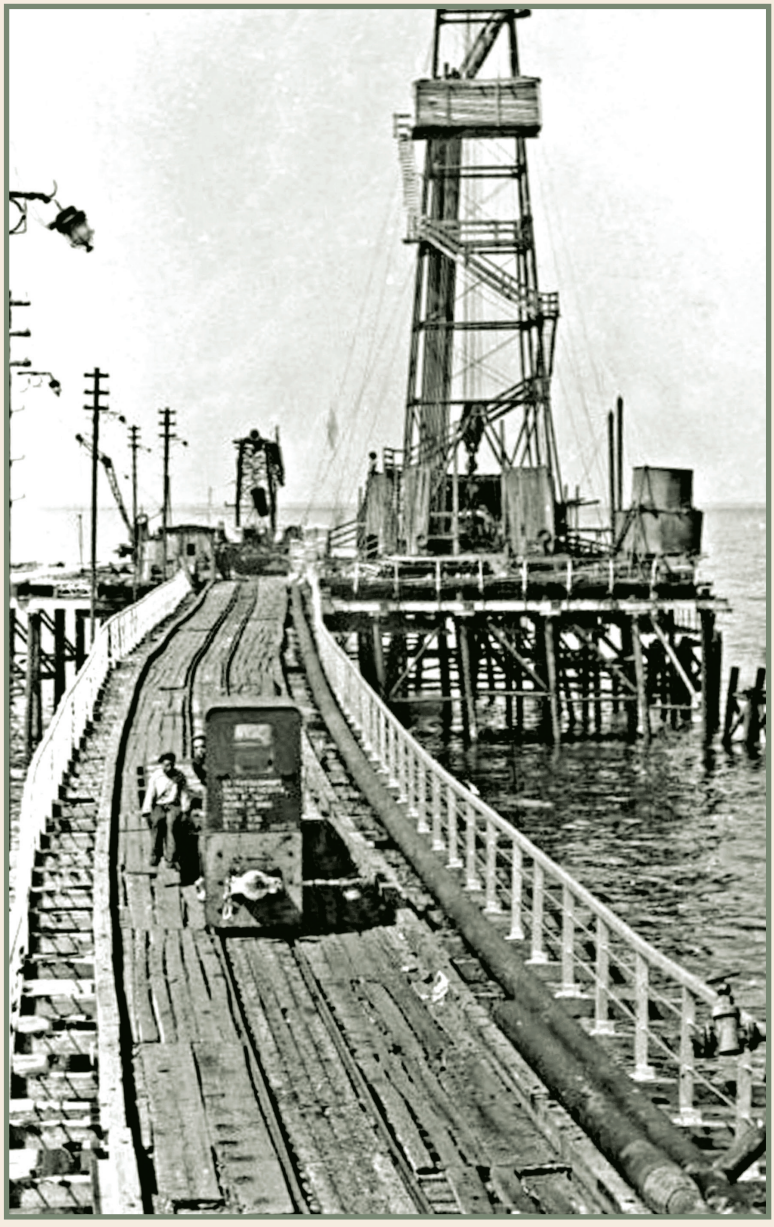
1953-cü il mayın 14-də Azərbaycan Dəmir Yollarının müstəqilliyi ləğv olundu və o, Zaqafqaziya dəmir yolları-

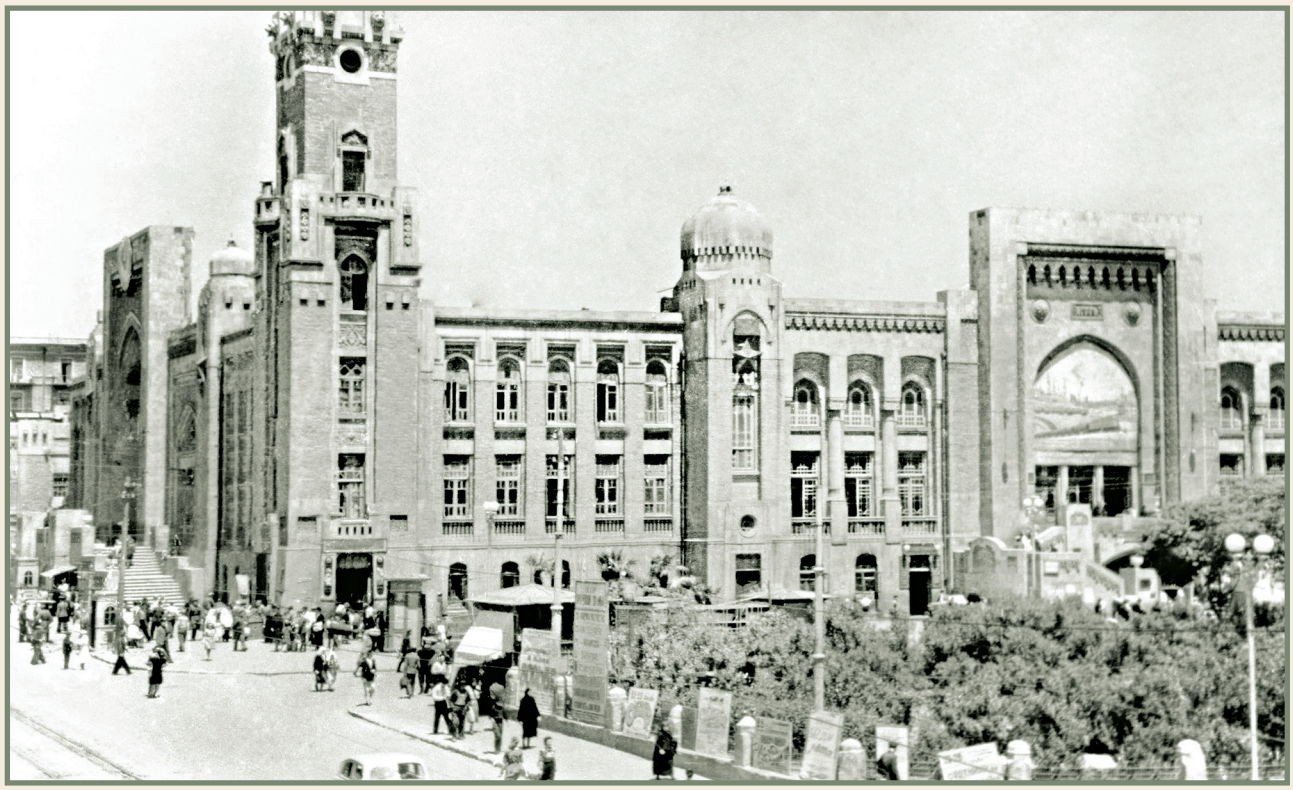
connected to the main lines. A 20 km line connected Khirdalan to Sumqayit in November 1957.

The 48 km Baku–Sumqayit main electric line was built from 1958–1961 and thus communication was established between the capital of the Republic and a city that was one of the new industrial centres. The Baku–Qaradagh–Duvanni line was launched during the sixth five-year plan.

Neft daşlarında ensiz izli dəmir yolu. 1955-ci il

Narrow gauge railway on Neft Dashlari (Oil Rocks), 1955





Bakı–Sabunçu elektrik dəmiryol vağzalı. 1950-ci il. Fotoşəkil ilk dəfə çap olunur

Baku–Sabunchu electric railway station, 1950. Picture published for the first time

nın tərkibinə qatıldı. Lakin bir müddət sonra bu addımın səhv olduğu üzə çıxdı. Azərbaycan SSR Nazirlər Sovetinin 13 oktyabr 1955-ci il 717 saylı qərarı ilə Azərbaycan dəmir yolu SSRİ Yollar Nazirliyinin tərkibində müstəqil dəmir yolu kimi fəaliyyətini davam etdirmişdir. Əli Cəfərov yenidən Azərbaycan Dəmir Yolunun rəisi təyin olunmuş və bu vəzifəni 1959-cu ilə qədər icra etmişdir.

1959-cu ildə Sovet İttifaqının ən ali fəxri adı olan Sosialist Əməyi Qəhrəmanı adına Biləcəri stansiyasının parovoz deposunun maşinisti Əli Abdulla oğlu Şükürov və Hüseyn Tağı oğlu Məmmədov layiq görülmüşdülər.

1960-cı illərdə dəmir yollarında əsaslı dəyişikliklər baş verirdi. 1959–1965-ci illərdəki 7-ci beşillik zamanı parovozlar teplovoz və elektrovozla dəyişdirilirdi. 1962-ci ildə yüklərin 96%-i parovozlu qatarlarla daşınırdı. Artıq 1965-ci ildə yüklərin 80%-i teplovoz və

The total length of electric railways in Azerbaijan was 269 km by 1961.

Cargo transportation had increased by 66% in 1955 compared with 1950, to 22.9 million tons.

Azerbaijan Railways' independence was cancelled on 14 May 1953 and it was incorporated into Transcaucasian Railways. However, it later became clear that this was a mistake. By decree 717 of the Azerbaijan SSR Soviet of Ministers adopted on 13 October 1955 Azerbaijan Railways resumed its existence as an independent body within the Transport Ministry of the USSR. Ali Jafarov was re-appointed chairman and remained in this post until 1959.

A train-driver at Bilajari station's steam train depot, Ali Abdulla oghlu Shukurov, and Huseyn Taghi oghlu Mammadov received the USSR's highest award – Hero of Socialist Labour in 1959.



Bakı-sərnişin stansiyasında yeni vaqonyuyan maşın. 1958-ci il. Fotoşəkil ilk dəfə çap olunur

A new wagon-washing machine at Baku passenger station, 1958. Picture published for the first time

elektrovozlarla daşınırdı. Yolların buraxıcılıq qabiliyyətini artırmaq üçün ikinci yollar inşa olunurdu. 1961-ci ildən Azərbaycan dəmir yollarında kütləvi şəkildə magistral elektrovozlar istifadə olunmağa başladı.

Neft daşınmalarını daha da sürətləndirmək üçün Güzdək dəmir yolu stansiyası yenidən quruldu; artıq neft

Major changes took place on the railways in the 1960s. Steam trains were replaced by diesel and electric locomotives during the seventh five-year plan from 1959–1965. 96% of cargo was transported by steam trains in 1962. Already by 1965, 80% of cargo was transported by electric and diesel locomotives. Secondary lines were built to

Bakı elektrik dəmir yolunun Artyom (indiki Pirallahı) stansiyası. 1953-cü il. Fotoşəkil ilk dəfə çap olunur

Artyom (now Pirallahi) station, Baku electric railway, 1953. Picture published for the first time



Tahir Salahov. “Səhər eşelonu”. 1965-ci il. Azərbaycan Milli İncəsənət Muzeyi

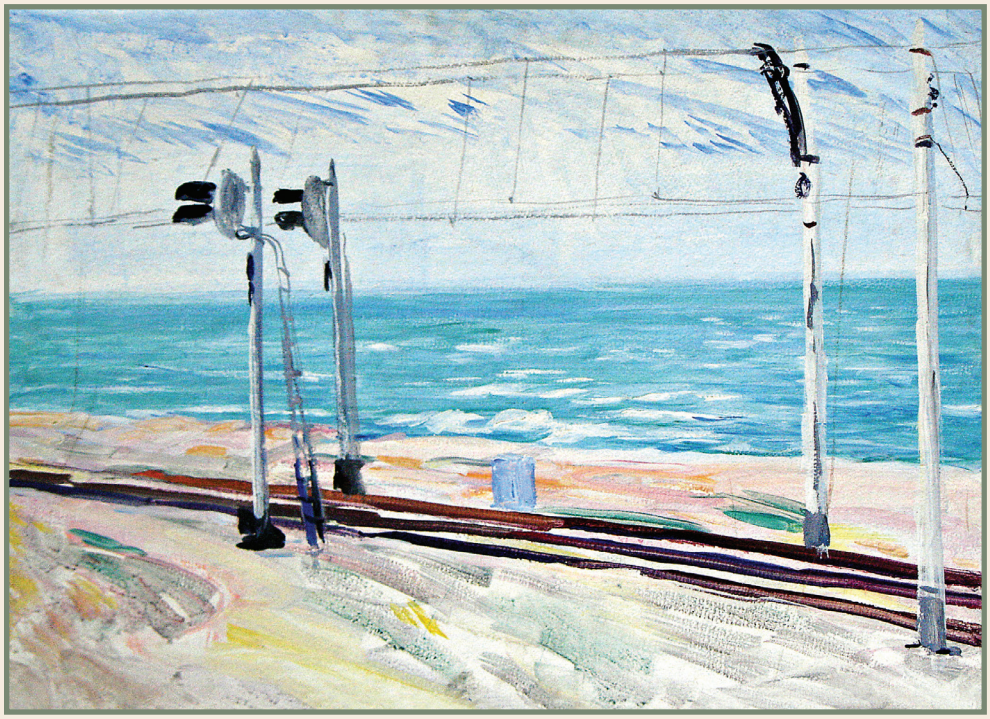
Tahir Salahov. Morning Train, 1965. Azerbaijan National Art Museum



Salam Salamzadə. “Qara şəhər”. 1965-ci il. Azərbaycan Dövlət Rəsm Qalereyası

Salam Salamzade. “Black city“, 1965. Azerbaijan State Art Gallery





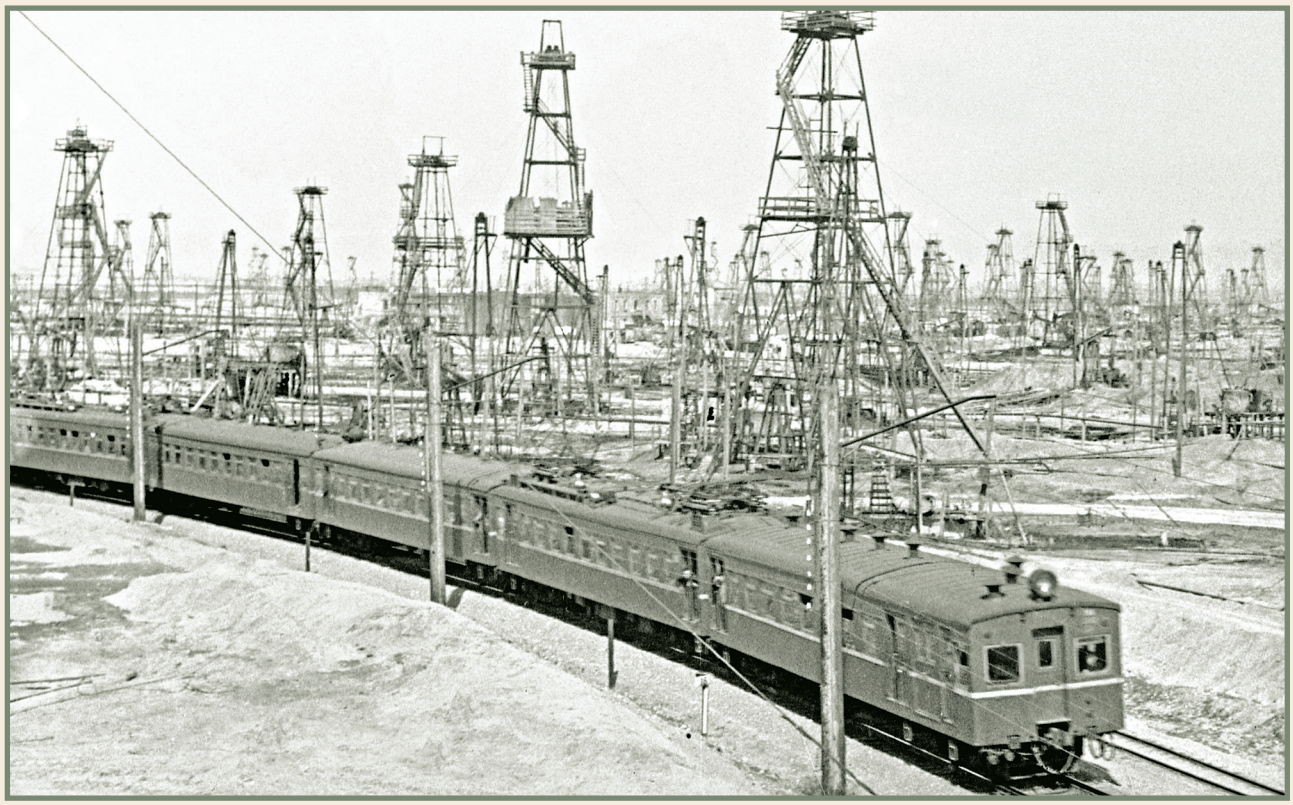
Səttar Bəhlulzadə. “Bilgəh”. 1963-cü il. Azərbaycan Milli İncəsənət Muzeyi

Sattar Bahlulzade. Bilgah, 1963. Azerbaijan National Art Museum



Adil Kazımov. “Sistern”. 1963-cü il. Azərbaycan Dövlət Rəsm Qalereyası

Adil Kazimov. “Cistern”, 1963. Azerbaijan State Art Gallery



"Leninneft" trestinin neft mədənlərinə işləyən elektrik qatarı. 1955-ci il. Fotoşəkil ilk dəfə çap olunur

An electric train working in the "Leninneft" trust oil fields, 1955. Picture published for the first time

sisternlərinin böyük hissəsi Bakıdan deyil, Güzdəkdən yola salınırdı. Biləcəri stansiyasında sisternlərin buxarla yuyulması üçün xüsusi avadanlıq quruldu.

1962-ci ildə Yevlax–Bərdə, 1967-ci ildə isə Bərdə–Ağdam xətlərinin istifadəyə verilməsi nəticəsində Kür-Araz ovalığının qərb hissəsi dəmir yolları ilə əhatə olundu.

Kirovabad (Gəncə)–Ağstafa dəmir yolu elektrikləşdiriləndən (94 km) və bu yola magistral elektrovozlar buraxılandan sonra Tbilisi–Kirovabad marşrutu işə başladı. Bu yolla Daşkəsən filizi Rustavi metallurgiya zavoduna elektrovozla daşınırdı. Bununla belə, yol SSRİ miqyasında strateji xarakterli yola çevrildi. Belə ki, Leninqrad–Moskva və Moskva–Tbilisi xətləri elektrikləşdirildiyindən dünyanın ən uzun elektrikləşdirilmiş xətlərindən biri olan Leninqrad–Moskva–Tbilisi–Kirovabad elektrik dəmir yolu yarandı.

increase transportation capacity. From 1961 electric trains were in extensive use on the railways of Azerbaijan.

Guzdek railway station was rebuilt to increase the speed of oil transportation; by then most oil tankers were dispatched from Guzdek rather than Baku. Special equipment was installed at Bilajari station for steam-washing tankers.

With the launches of the Yevlakh–Barda line in 1962 and the Barda–Aghdam line in 1967, the western part of the Kur–Araz lowland was surrounded by railways. The Tbilisi–Kirovabad (Ganja) route opened after the electrification of the Kirovabad–Aghstafa (94 km) line and the introduction of electric trains. Then ore from Dashkesen was transported to the Rustavi metallurgy factory by electric trains. In fact this line was strategic to the USSR. The electrification of the Leningrad–Moscow and Moscow–Tbilisi lines created one of the world's







Sosialist Əməyi Qəhrəmanları Əli Şükürov, Hüseyn Məmmədov və Ağarza Heybətov. 1966-cı il

Ali Shukurov, Huseyn Mammadov and Agharza Heybatov – Heroes of Socialist Labor, 1966

1966-cı ildə Azərbaycanın elektrikləşdirilmiş xətlərinin istismar uzunluğu 344 km, tam uzunluğu 549 km oldu. 1960-cı ildə Biləcəri–Qaradağ elektrik dəmir yolunun Qaradağ stansiyasına ilk elektrik qatarı gəlmişdir. 1961-ci ildə uzunluğu 14 km olan Qaradağ–Səngəçal xətti, 1962-ci ildə uzunluğu 10 km olan Səngəçal–Duvannı, 1963-cü ildə uzunluğu 37 km olan Güzdək–Qaradağ xətləri açıldı. Bakı elektrikləşdirilmiş dəmir yolunun istismar uzunluğu 190 km, tam uzunluğu 277 km oldu. 1967-ci ildə Bilgəh–Pirşağı sahəsi açıldı. 1926–1966-cı illərdə Abşerondakı elektrikləşdirilmiş dəmir yolları ilə 1 mlrd. sərnişin, 6 mln. ton yük daşınmışdır.

Dəmir yolu işçilərinin sayı 4,6 min nəfər artmışdı və 20 mindən artıq işçini əhatə edirdi. İşçilərin 60%-i milli kadrlardan ibarət idi.

1960-cı ildə SSRİ rəhbəri N.S.Xruşşovun Moskva–Bakı dəmir yolu ilə Azərbaycana gəlişi Azərbaycan dəmir yollarının keyfiyyət və etibarlılığının təsdiqi idi.

SSRİ yollar nazirinin 2 mart 1963-cü il tarixli 270 saylı əmri ilə Azərbaycan dəmir yolları Zaqafqaziya dəmir yollarının tərkibinə qatıldı və bu yolların "Azərbaycan hissəsi" adlandırıldı. SSRİ yollar nazirinin 1 iyun 1967-ci il tarixli 15-859 saylı əmri ilə Azərbaycan dəmir yoluna yenidən sərbəstlik verildi və elə o vaxtdan SSRİ-nin parçalanma-

longest electric lines – the Leningrad–Moscow–Tbilisi–Kirovabad line.

344 km of a total of 549 km of rail lines in Azerbaijan were electrified by 1966. The first electric train on the Bilajari–Qaradagh line arrived at Qaradagh station in 1960. The 14 km Qaradagh–Sanqachal line was opened in 1961, the 10 km Sangachal–Duvanni line in 1962 and the 37 km Guzdek–Qaradagh line in in 1963. Of the 277 km of Baku rail lines, 190 km were electrified. The Bilgah–Pirshaghi zone opened in 1967. Absheron's electric railways carried 1 billion passengers and 6 million tons of cargo from 1926–1966.

The number of railway workers had increased by 4,600 to exceed 20,000 workers. 60% were local specialists.

The arrival of USSR leader Nikita Khrushchev in Azerbaijan on the Moscow–Baku train in 1960 was proof of the trust in and reliability of Azerbaijani railways. Azerbaijan Railways were included in Transcaucasian Railways by the USSR Ministry of Railways' decree 270, adopted on 2 March 1963 and known as the Azerbaijani section of the lines. Azerbaijan Railways were granted independence once more by decree 15-859 of the USSR Transport Ministry adopted on 1 June 1967 and it worked independently from that point until the collapse of the Soviet Union.

Naxçıvan stansiyası. 1960-cı il
Nakhchivan station, 1960







Davud Məlikov. 1960-cı il
Davud Malikov, 1960

Kirovabad (Gəncə) şəhərində vağzal binası və meydan. 1965-ci il. Fotoşəkil ilk dəfə çap olunur

The station building and a square in the city of Kirovabad (Ganja), 1965. Picture published for the first time

sına qədər müstəqil dəmir yolu kimi fəaliyyət göstərmişdir.

1959–1961-ci illərdə Azərbaycan Dəmir Yollarının rəisi Davud İlyas oğlu Məlikov, 1961–1979-cu illərdə Abbas Məmməd oğlu Bağırov olmuşdur.

1966-cı ildə Sovet İttifaqının ən ali fəxri adı olan Sosialist Əməyi Qəhrəmanı adına Biləcəri stansiyasının yuyulma növbəsinin ustası Ağarza Kamil oğlu Heybətov layiq görülmüşdür.

Azərbaycan dəmir yolları üçün kadr hazırlığı məsələsində 1940–1960-cı illərdə əsaslı irəliləyişlər olmuşdur. Belə ki, ilk dəfə olaraq dəmiryolçu peşəsinə maraq oyatmaq üçün yeniyetmələr arasında təbliğat işləri aparılmağa başlanmışdır. Pionerlər sarayında, mədəniyyət klublarında dəmiryolçu, dəmir yolu modelçiliyi dərnəkləri yaradılırdı. 1947-ci ildə Bakı Uşaq Dəmir Yolu (BUDY) inşa olundu.

The chairman of Azerbaijan Railways from 1959–1961 was Davud Ilyas oghlu Malikov and from 1961–1979 it was Abbas Mammad oghlu Baghirov.

Agharza Kamil oghlu Heybatov, in charge of the washing crew at Bilajari station received the Soviet Union's highest award, Hero of Socialist Labour, in 1966.

Major improvements took place in 1940–1960 in the preparation of specialists for Azerbaijan Railways. For the first time, promotions to raise interest in the profession of railway specialist targeted teenagers. Groups of railway specialists and modellers were established in pioneer houses and cultural clubs. The Baku Children's Railway (BCRW) was built in 1947. The BCRW was notable for its original working principles: the entire rail-





Biləcəri buxar stansiyasında sisternin buxara verilməsi. 1962-ci il. Fotoşəkil ilk dəfə çap olunur

Steam cleaning tanks at Bilajari steam depot, 1962. Picture published for the first time

Sumqayıt stansiyası. 1966-cı il. Fotoşəkil ilk dəfə çap olunur

Sumqayit station, 1966. Picture published for the first time





Abbas Bağırov. 1962-ci il
Abbas Baghirov, 1962

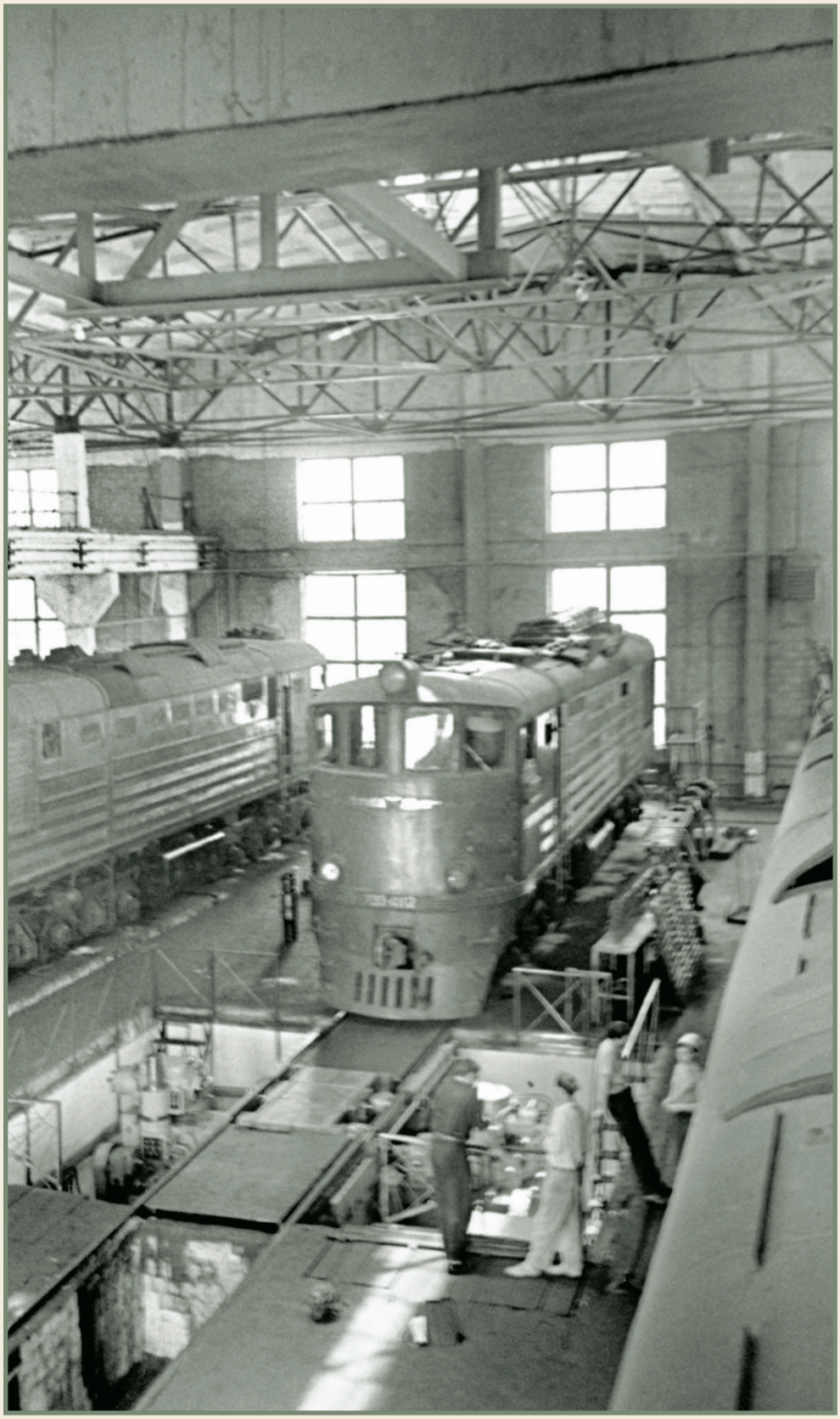
BUDY orijinal iş prinsipi ilə seçilirdi. Belə ki, dəmir yolunda bütün heyət – xəzinədardan tutmuş maşinistə qədər – yeniyetmələr idi. BUDY nəzdində fəaliyyət göstərən dəmiryolçular dərnəklərində 120 gənc nəzəri biliklərə yiyələnir, daha sonra isə onları BUDY tərkibində olan parovozlu qatarlarda tətbiq etməyin vərdişlərini əldə edirdilər. Yol Bakı sakinləri üçün əyləncə xarakteri daşısa da, yeniyetmələrdə dəmiryolçu sənətinə maraq oyadır, onlara ilkin nəzəri və praktik biliklər verirdi. BUDY şəhərin ən böyük parklarından olan Dzerjinski (indiki Dədə Qorqud) parkında inşa olunmuş, Respublika stadionuna qədər uzadılmışdı. Uzunluğu 1505 m olan BUDY-da bir neçə qatar (əvvəllər parovozlu, sonralar teplovozlu), iki stansiya, lokomotiv deposu fəaliyyət göstərirdi.

way staff, from train-drivers to treasurers, were teenagers. 120 young people learned skills in the BCRW groups and practised those skills on its steam trains. Although this provided entertainment for the people of Baku, it also raised interest in the railways among teenagers and gave them their first practical and theoretical knowledge. The BCRW was built in Dzerzhinsky Park (now Dede Qorqud), which was one of the city's biggest parks, extending to the Republic stadium. The 1505 m long BCRW had several trains (steam engines at first and, later, diesel locomotives), two stations and a locomotive depot.

Bakı Uşaq Dəmir Yolunda parovoz. 1948-ci il

A steam engine on Baku Children's Railway, 1948





Biləcəri stansiyasının lokomotiv deposu. 1966-cı il. Fotoşəkil ilk dəfə çap olunur

A locomotive depot at Bilajari station, 1966. Picture published for the first time

DƏMİR YOLLARI TARİXİNDƏN MARAQLI FAKTLAR

INTERESTİNG FACTS FROM RAİLROAD HİSTORY





Zaqafqaziya dəmir yollarında hesablaşmalar üçün istifadə olunan 50.000 rubl dəyərində əskinas. 1926-ci il

Banknotes worth 50,000 rubles used for payments on the Transcaucasian railways. 1926

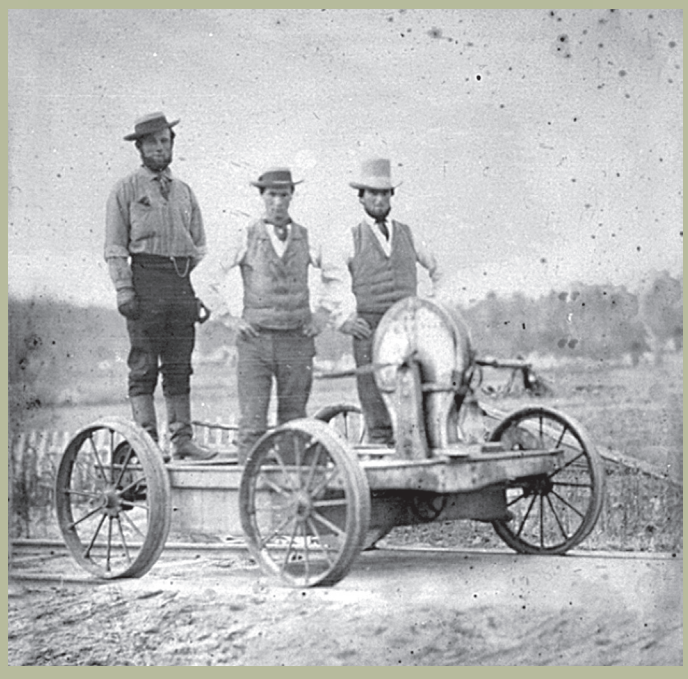


Azərbaycan dəmir yolları qatar bələdçisinin döş nişanı

Badge of train guide of Azerbaijan Railway

Dəmir yol xəttlərinin yoxlanılması və təmiri məqsədilə mexaniki hərəkət mexanizminə malik olan nəqliyyat vasitəsi “drezina” adlanır. Maraqlıdır ki, onu icad edən alman mühəndisi Karl fon Drez (drezina elə onun adını daşıyır) əslində patenti ilk velosipedə almışdır. Lakin onun velosipedi yalnız rels üzərində hərəkət edirdi. Nəticidə velosiped düzəldən şirkətlər onun qurğusundan imtina etmiş, dəmir yol şirkətləri isə almışdılar.

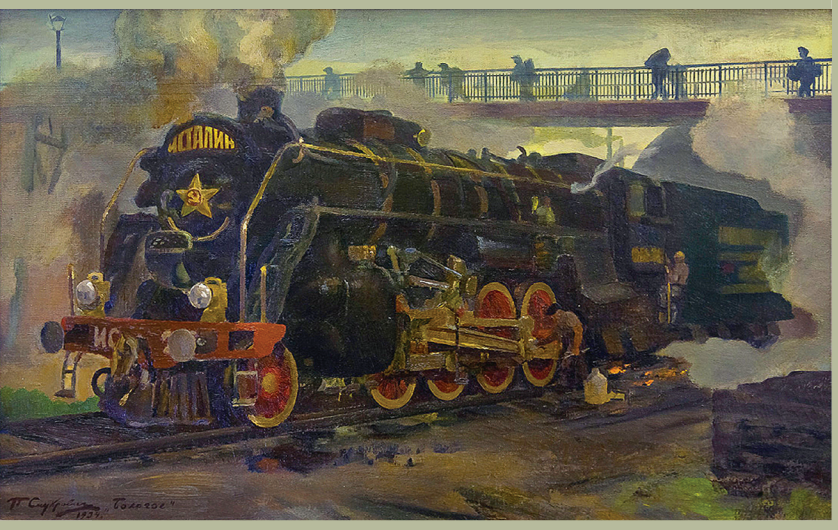
A vehicle with a mechanical propulsion device for inspection and repair of railway lines is called a “drezina”. Interestingly, the German engineer Karl von Dres, who invented it, actually got his patent for his first bicycle. But his bicycle was just moved on rails. As a result, the bicycle-making companies refused from the divice, and the railroad companies bought them.





ABŞ-ın Alyaska ştatında Talkitna və Hurrikan Çerç adlı qəsəbələr arasında 93 km-lik marşrutlaa hərəkət edən qatar dünyada yeganə qatardır ki, xəttin istənilən yerində ona minmək mümkündür. Bunun üçün sərnişin yol qırağına çıxıb maşinistə ağ parça ilə işarə etməlidir.

In Alaska, USA, the 93-kilometer route between Talkeetna and Hurricane Church is the only train in the world that can be accessed anywhere. To do this, the passenger must cross the road and wave white cloth.





Клуцис Г. Развитие транспорта — одна из важнейших задач... 1929

Dəmir yolu nəqliyyatına həsr olunmuş təbliğat plakatı. 1929-cu il

Propaganda poster devoted to railway transport. 1929



Zaqafqaziya dəmir yolları əməkdaşlarına verilən çörək kartoçkası. 1920-ci il

Bread card issued to Transcaucasian Railway employees. 1920



Громицкий И. Транспорт — родной брат Красной Армии. 1941

Böyük Vətən müharibəsi dövrünə aid dəmiryol təbliğat plakatı. 1941-ci il

Railroad propaganda poster of the Great Patriotic War. 1941





Müharibənin ən ağır illərində belə Azərbaycanın elektrik dəmiryolu xəttləri vaxtı-vaxtında sərnişinləri mənzil başına çatdırırdı

Even during the very years of the war, Azerbaijan 's electric railway was taking passengers to their destination during the time

IV FƏSİL

CHAPTER IV

1969-1988-ci İLLƏR - AZƏRBAYCAN DƏMİR YOLLARININ TEXNİKİ TƏRƏQQİ və HƏRTƏRƏFLİ İNKİŞAF DÖVRÜ

1969–1988 – A PERIOD OF TECHNICAL PROGRESS AND COMPREHENSIVE DEVELOPMENT FOR AZERBAIJAN RAILWAYS



Heydər Əliyev hər zaman dəmiryolçuların ən əziz qonağı idi. 1979-cu il

Heydar Aliyev was always a welcome guest of railway workers, 1979

1969-cu ildə respublika rəhbərliyinə gələn Heydər Əliyevin fəaliyyəti sayəsində bütün respublika iqtisadiyyatında olduğu kimi, dəmir yolu nəqliyyatında da əsaslı dəyişikliklərə və inkişafa təkan verildi. Təsadüfi deyil ki, mütəxəssislər bu dövrü "Azərbaycan dəmir yolunun texniki tərəqqi və hərtərəfli inkişaf dövrü" adlandırırlar.

Heydər Əliyev dövrü, həmçinin müasir dövr dəmir yolları tarixinin tədqiqatçısı Məhərrəm Məmmədovun araşdırmaları göstərmişdir ki, "əgər XIX əsrdən 1969-cu ilədək Azərbaycanda 735 böyük sənaye obyekti tikilmişdisə, Heydər Əliyevin respublikaya rəhbərlik etdiyi ilk dövrdə – cəmi 14 ildə – onların sayı 1048-ə çatdı. Sənaye-

Thanks to the efforts of Heydar Aliyev, who became leader of the Republic in 1969, there were major changes and improvements on the railways, as was the case for the Republic's whole economy. As analysts said, this was indeed "a period of technical progress and comprehensive development for Azerbaijan Railways".

The work of Maharram Mammadov, a researcher into the Heydar Aliyev era, as well as into the modern history of railways, shows that "735 large industrial plants were built in Azerbaijan between the 19th century and 1969; however, this number reached 1048 during the period of Heydar Aliyev's leadership of the Republic – just 14 years. As a result of the extensive application of

nin inkişafında elmi-texniki tərəqqinin nailiyyətlərinin geniş tətbiqi nəticəsində 1971–1985-ci illərdə 581 adda yeni tipli maşın, avadanlıq, aparat və cihaz nümunələri yaradıldı. Ölkəmizdə buraxılan 350 adda məhsul dünyanın 65 ölkəsinə ixrac olunurdu".

1969–1987-ci illərdə Azərbaycan dəmir yollarının inkişafına diqqət yetirək.

Abşerondakı elektrikləşdirilmiş dəmir yolları (rəsmi adı – "Azərbaycan Dəmir Yolunun Abşeron şəhərətrafı sahəsi") inkişaf edirdi. Belə ki, 1970-ci ildə xəttə 171 sərnişin vaqonu çıxırdı. "CD" tipli motorvaqon seksiyaları daha müasir olan "CR" tipli seksiyalarla əvəz edildi. Həmçinin yeni yolların

advances in science and technology to industrial development, 581 forms of new machinery, equipment, hardware and devices were created from 1971–1985. 350 different locally-produced products were exported to 65 countries.

Let us look at the development of railways in Azerbaijan from 1969–1987.

The electric rail network in Absheron (official name – the Absheron Suburban Area of Azerbaijan Railways) was developing. Thus, 171 passenger wagons were introduced in 1970. The "CD" type engines were replaced by the more modern "CR" type. And more residential areas were provided with "elektrichkas" as new lines were laid. The Bilgah–Pirshaghi–Sumqayit line was

Heydər Əliyev Biləcəri dəmir yolu qovşağında. 1981-ci il

Heydar Aliyev at Bilajari railway junction, 1981



Azərbaycan dəmir yolları Biləcəri lokomotiv deposunun qaldırıcı təmiri sexində. 1973-cü il

The Bilajari locomotive depot lift repair shop, 1973

inşa edilməsi hesabına daha çox yaşayış məntəqələri "elektriçka" ilə təmin olunurdu. 1970-ci ildə Bilgəh–Pirşağı–Sumqayıt xətti işə salındı. 1973-cü ildə yol daha da uzadıldı və Corat–Sumqayıt–Zabrat-II–Pirşağı xətti inşa olundu. 1975-ci il ərzində Abşerondakı elektrikləşdirilmiş yollarla təqribən 29,4 mln. sərnişin daşınmışdır. 1970-

built in 1970. In 1973, it was extended and the Jorat–Sumqayit–Zabrat-I–Pirshaghi line was laid. Around 29.4 million passengers used Absheron's electric trains in 1975. By the end of the 1970s, 100,000 people per weekday and even more, 110–120,000, were travelling by electric train at weekends in the summer months.





Azərbaycan dəmir yolları marşrut-rele mərkəzləşdirilmiş stansiyasının idarəetmə pultu arxasında. 1982-ci il

At the remote control panel in Azerbaijan Railways' centralised route-relay station, 1982

ci illərin sonuna qədər bu göstərici daha da artmaqda idi. Belə ki, bu dövrdə elektrik qatarları ilə gündə 100 min, şənbə–bazar günləri və yay aylarında hətta 110–120 min sərnişin daşınırdı.

Məhz 1970-ci illərdə Azərbaycan dəmir yollarında dövr üçün arxaizm olan parovozlar istifadədən tam çıxarıldı. Magistral xətlərdə parovozları teplovozlar və elektrovozlar əvəz etdi.

1970-ci illərin ən böyük nailiyyəti əsas xətlərin elektrikləşdirilməsi oldu. Azərbaycanın bütün dəmiryol xətləri, o cümlədən Bakı–Böyük Kəsik, Bakı–Yalama hissələri, Qazıməmməd–Əli Bayramlı, Alabaşlı–"Quşçu körpüsü" və s. elektirləşdirilmişdir. Belə ki, 1975-ci ildə istismar yolunun uzunluğu 1902 km idi və onun 1037,6 km uzunluğu elektrikləşdirilmişdi. 1979-cu ildə Bakı–Moskva xəttinin elektrikləşdirilməsi ilə Azərbaycanın

In the 1970s, steam engines, an anachronism for Azerbaijan Railways in that period, were completely phased out. On main lines they were replaced by diesel and electric locomotives.

The most important achievement of the 1970s was the electrification of the main lines – all Azerbaijan's lines, including the Baku–Boyuk Kesik and Baku–Yalama sections, Qazimammad–Ali-Bayramli, Alabashli–Qushchu bridge and others. Thus, in 1975 there were 1902 km of lines, 1037.6 km of them electrified. With the electrification of the Baku–Moscow line in 1979, Azerbaijan Railways was connected to the main electrified lines of the USSR.

Railway electrification raised the issue of the modernisation of the whole infrastructure. Thanks to Heydar Aliyev's attention, this huge task was completed very quickly. New machinery for



Heydər Əliyev Bakı dəmir yolu vağzalında fəxri qonaqları qarşılayarkən. 1972-ci il

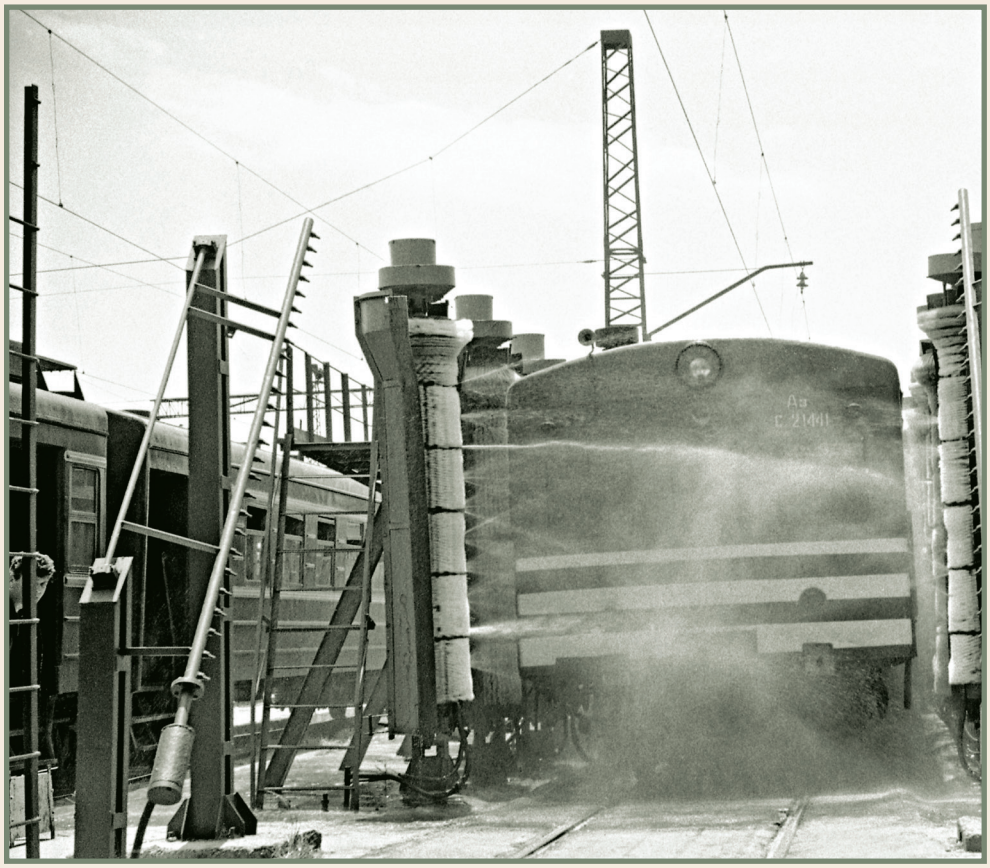
Heydar Aliyev greeting guests of honour at Baku railway station, 1972

dəmir yolu SSRİ-nin əsas dəmir yollarının elektrikləşdirilmiş xətləri ilə birləşdirildi.

Dəmir yollarının elektrikləşdirilməsi bütün mövcud infrastrukturun modernləşdirilməsi problemini ortaya çıxardı. Heydər Əliyevin qayğısı sayəsində bu böyük iş tez bir zamanda həyata keçirildi. 1970-ci illərdə Bakı deposunda elektrik qatarları vaqonlarının mexaniki yuyulması üçün yeni qurğular quraşdırıldı. Böyükşor deposu bütünlüklə elektrik qatarlarının təmiri və baxışı üçün avadanlıqla təmin edildi və 1977-ci ildə Bakı deposu ilə birləşdirildi. 1979-cu ildə Şirvan dairəvi deposu inşa olundu. Burada gün ərzində 60 elektrovoza texniki baxış keçirmək

washing electric trains was installed at Baku depot in the 1970s. The Boyukshor depot was fully equipped to repair and maintain electric trains and was connected to the Baku depot in 1977. The Shirvan circuit depot was built in 1979 and equipped for the technical inspection of 60 electric locomotives per day. Shirvan station was one of the biggest junction stations of the Soviet Union.

The main industrial processes on the railways were mechanised and automatised. Junction stations equipped with automatised management systems were built. Much work was done on centralising signalling operations and installing signalling at seven stations.



Azərbaycan elektrik dəmir yolları Bakı deposu vaqonlarının mexaniki yuyulması. 1976-cı il

Mechanised washing of wagons at the Baku depot of Azerbaijan electric railways, 1976

Azərbaycan dəmir yolları Biləcəri lokomotiv deposu. 1969-cu il

Azerbaijan Railways' Bilajari locomotive depot, 1969





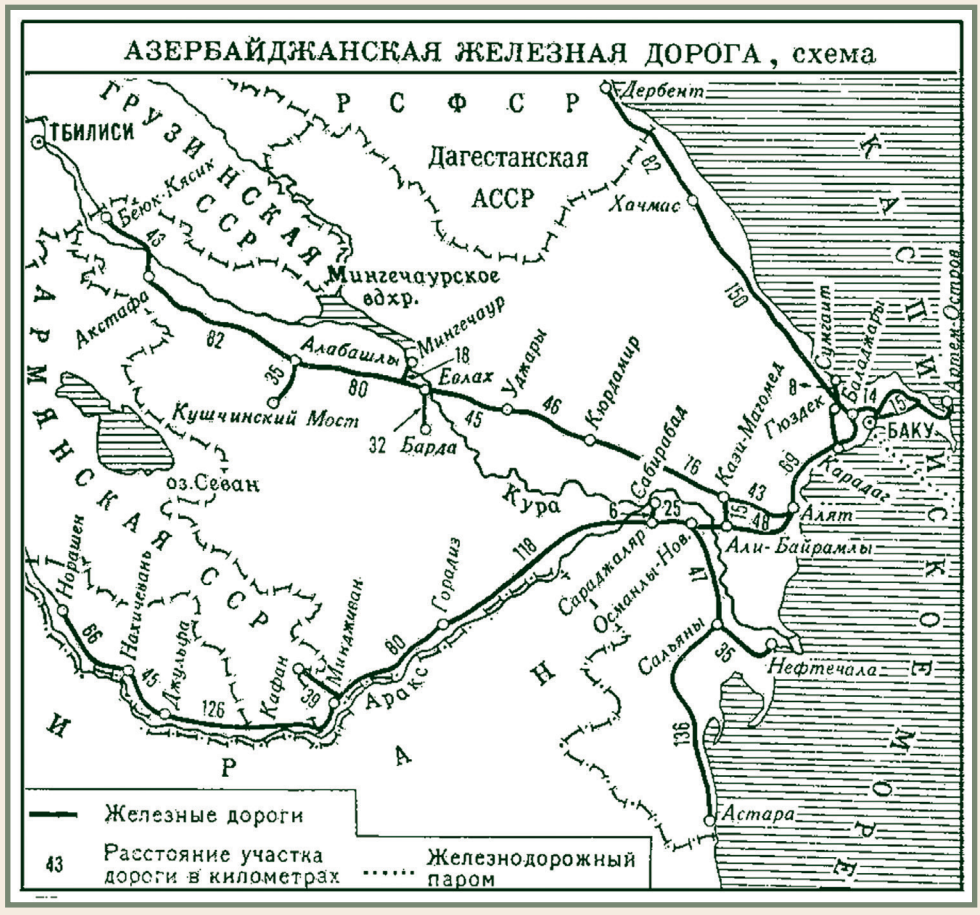
Azərbaycan dəmir yolları Biləcəri lokomotiv deposunda təmir edilmiş teplovozlar. 1974-cü il

Renovated diesel locomotives at Bilajari locomotive depot of Azerbaijan railways, 1974

mümkün idi. Şirvan stansiyası Sovet İttifaqının ən böyük çeşidləyici stansiyalarından biri idi.

Dəmir yolu təsərrüfatında əsas istehsal prosesləri mexanikləşdirilmiş və avtomatlaşdırılmışdı. Avtomatik

The new fully-equipped Bilajari diesel locomotive depot was launched in 1970. There were two wagon depots and a washing station in 1969 and in 1970, 9 wagon depots and a washing station were opened. The only facility



Xəritə. Azərbaycan dəmir yolları. 1975-ci il

A map. Azerbaijan railways, 1975

idarəetmə vasitələri ilə təchiz edilmiş çeşidləmə stansiyaları tikilmişdi. 7 stansiyada ox təsərrüfatının mərkəzləşdirilməsi və siqnalizasiyanın qurulmasında böyük işlər görüldü. 1970-ci ildə Azərbaycan dəmir yollarının yeni Biləcəri teplovoz deposu tam potensialı üzrə işə salınmışdı. 1969-cu ilə qədər Azərbaycanda vaqon təsərrüfatında 2 vaqon deposu və bir yuma stansiyası mövcud olduğu halda, 1970-ci illərdə 9 vaqon deposu və 1 yuma stansiyası açıldı. 1975-ci ildə açılan Keşlə vaqon deposunda Cənubi Qafqazda konteynerlərin təmiri üzrə yeganə xüsusiləşdirilmiş müəssisə istifadəyə verildi. Culfada vaqon deposu, Gəncədə yük vaqonlarının təmiri üzrə depo, Ələtdə müasir refrijerator vaqon deposu işə salındı.

specialised in container repair in the Southern Caucasus was at the Keshla wagon depot opened in 1975. A wagon depot in Julfa, a cargo wagon repair depot in Ganja and a modern refrigerator wagon depot in Alat were all put into operation.

Azerbaijan Railways' total cargo turnover was 76.7 million tons in 1975: 39.7 million tons being dispatched and 37 million tons received in the Republic. The ratio of transportation was as follows: transit – 27%, cargo dispatched – 19%, cargo received – 28%, local transportation – 26%. Rail transportation between the USSR and Iran was carried via Azerbaijan Railways; the main station on this route was at Julfa. At the same time Azerbaijan Railways were carry-

Azərbaycan dəmir yolları Culfa stansiyası. 1972-ci il

Azerbaijan Railways' Julfa station, 1972



1975-ci ildə Azərbaycan dəmir yolunun ümumi yük dövriyyəsi 76,7 mln. ton təşkil etmişdir ki, onlardan 39,7 mln. ton yük göndərilmiş, 37 mln. ton yük respublikaya gətirilmişdir. Daşımaların nisbəti: tranzit – 27%, göndərilən yük – 19%, gətirilən yük – 28%, yerli daşımalar – 26%. SSRİ ilə İran arasında dəmiryol daşımaları Azərbaycan dəmir yolları vasitəsilə aparılırdı və bu yolda əsas məntəqə Culfa stansiyası idi. Həmçinin Azərbaycanın dəmir yolları ilə Türkiyə və Yaxın Şərq ölkələrinə aparılan yüklərin bir qismi də daşınırdı.

Azərbaycan dəmir yolu Xəzər dənizində Bakı limanı ilə müxtəlif yüklərin daşınmasında qarşılıqlı əlaqə yaraing some of the goods sent to Turkey and Middle Eastern countries.

Azerbaijan Railways established a connection with Baku port on the Caspian Sea for the transportation of various goods. While the first ferries began working in 1962, they reached their full potential in the 1970s. Ferries working between the ports of Baku and Krasnovodsk had established a direct connection between the Transcaucasus and the central regions of the USSR and Central Asian countries. Nine USSR-produced "Soviet Azerbaijan" type ferries (project 721) were used on the ferry line. Each could carry 30 railway wagons and 200 passengers. From 1960–1970, the



Bakı–Krasnovodsk bərəsinə qatarların yüklənməsi. 1980-ci il

Loading trains on the Baku–Krasnovodsk ferry, 1980



Heydər Əliyev Ağdam–Xankəndi dəmir yolunun açılışında. 1979-cu il

Heydar Aliyev at the opening of the Aghdam–Khankendi railway, 1979

dırdı. İlk bərələr 1962-ci ildə fəaliyyətə başlasa da, tam gücü ilə 1970-ci illərdə işləmişdir. Bakı–Krasnovodsk limanları arasında işləyən gəmi-bərələr Zaqafqaziya və SSRİ-nin mərkəzi rayonları ilə Orta Asiya respublikaları arasında birbaşa əlaqə yaratmışdı. Bərə xəttində SSRİ istehsalı olan "Sovet Azərbaycanı" (layihə 721) tipli 9 ədəd bərə istifadə olunurdu. Hər bərə 30 dəmiryol vaqonu və 200 sərnişin götürürdü. 1960–1970-ci illərdə Bakı–Krasnovodsk bərə xətti Avropanın ən böyük bərə xətti sayılırdı.

1979-cu ildə Heydər Əliyevin təşəbbüsü və rəhbərliyi ilə Ağdam–Xankəndi dəmir yolu inşa olundu. Dağlıq Qarabağın inkişafına hər zaman böyük diqqət yetirən Heydər Əliyev Qarabağ bölgələrinə dəmiryol xətlərinin çəkilməsinə xüsusi əhəmiyyət ve-

Baku–Krasnovodsk ferry line was the longest in Europe.

The Aghdam–Khankendi railway was built in 1979 on Heydar Aliyev's initiative and supervision. Aliyev always attended to the development of Nagorno-Karabakh, and especially to the running of railway lines in the region. The opening of the Baku–Yevlakh–Khankendi railway line accelerated further Karabakh's socio-economic and cultural development.

The construction of the Yevlakh–Shaki–Balakan line began in 1981. Despite holding a very responsible position in the USSR government in the 1970s, Heydar Aliyev gave particular attention to the laying of this line. The opening of the Baku–Yevlakh–Shaki–Balakan line in 1985 accelerated development in the northwestern region



Heydər Əliyev Biləcəri dəmir yolu qovşağında. 1981-ci il

Heydar Aliyev at Bilajari railway junction, 1981

rirdi. Bakı–Yevlax–Xankəndi dəmir yolunun açılması nəticəsində Qarabağın sosial-iqtisadi və mədəni inkişafı daha da sürətləndi.

1981-ci ildə Yevlax–Şəki–Balakən dəmir yolunun inşasına başlanılmışdır. 1980-ci illərdə SSRİ rəhbərliyində məsul vəzifədə çalışmasına baxmayaraq Heydər Əliyev bu yolun inşasına xüsusi diqqət yetirirdi. 1985-ci ildə Bakı–Yevlax–Şəki–Balakən dəmir yolunun açılışı Azərbaycanın şimal-qərb bölgələrinin inkişafını daha da sürətləndirdi. 1989-cu ildə Culfa–Şərur və Əli Bayramlı–İmişli yolları açılmışdır.

Daşkəsən dağ-mədən kombinatına gedən yollarda yüklər, ilk növbədə, xammal müasir elektrovozlarla daşınırdı.

Görülmüş işlər nəticəsində Azərbaycan dəmir yollarında daşınan yüklərin həcmi rekord göstəriciyə çatdı.

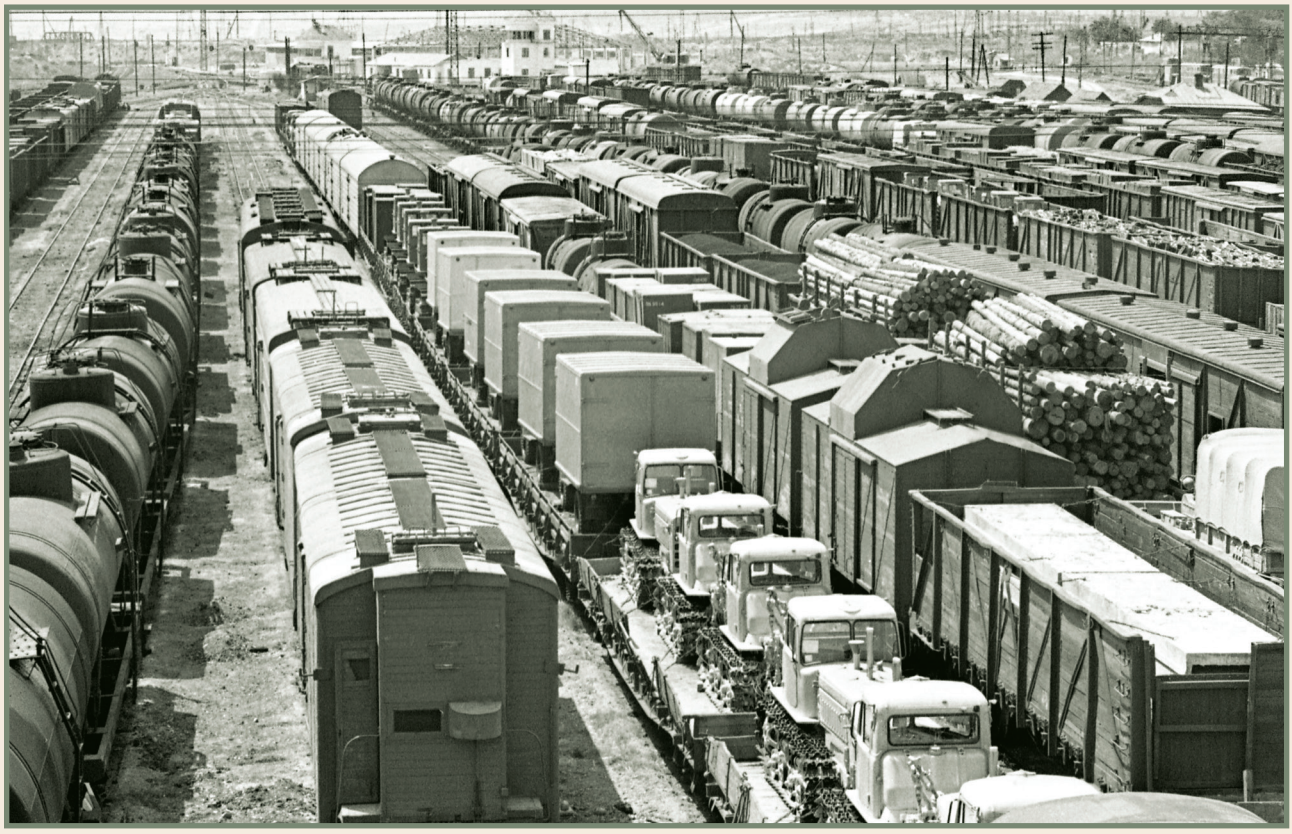
of Azerbaijan. The Julfa–Sherur and Ali-Bayramli–Imishli lines opened in 1989.

Cargo to the Dashkesen mining plant, particularly raw material, was carried on modern electric trains.

The volume of goods carried on Azerbaijan's railways reached record levels. Already by 1987, 120 million tons of goods were being carried. Rail was used to transport 80% of the goods and 50% of the passengers in the 1980s within the Republic.

Leonid Brezhnev, former leader of the USSR and General Secretary of the Communist Party of the Soviet Union visited Azerbaijan by rail in 1970 and 1978. As in previous periods, Azerbaijan Railways demonstrated their ability to receive high-level guests.

Old station buildings could no longer cope with the rising numbers of



Biləcəri dəmir yolu stansiyasında müxtəlif xarakterli qatarlar. 1980-ci il

Various trains at Bilajari station, 1980

Artıq 1987-ci ildə Azərbaycan dəmir yolları ilə 120 mln. ton yük daşınmışdı. 1980-ci illərdə respublikada daşınan yüklərin 80%-i, sərnişinlərin 50%-i dəmir yolları ilə daşınırdı.

SSRİ-nin ovaxtkı rəhbərləri, Sovet İttifaqı Kommunist Partiyasının baş katibi Leonid Brejnev 1970 və 1978-ci illərdə Azərbaycana səfərləri zamanı respublikaya dəmir yolu ilə gəlmişdir. Əvvəlki dövrlərdə olduğu kimi, Azərbaycan dəmir yolları yüksək qonaqları layiqincə qarşılamaq iqtidarında olduğunu nümayiş etdirmişdir.

1970-ci illərdə sərnişin daşınmasının artması ilə könhə vağzal binaları onların üzərinə düşən ağırlığa tab gətirə bilmirdi. Yeni, daha müasir vağzal binasına ehtiyac yarandı. Odur ki Bakının "Tiflis vağzalı" ilə metro stansiyası arasında yeni vağzal binasının inşasına başlanıldı. Yeni Bakı vağzalı

passengers in the 1970s. New and more modern stations were needed, thus the construction of a new station building between "Tbilisi station" and the metro station. In fact, the new station was a complex of train station and hotel. The 16-floor station, built to serve passengers and house a hotel, was the biggest in the Caucasus. The official opening took place in 1976. Railway stations buildings were constructed in the regions as well as in Baku.

One of the most important characteristics of this period was the publication of scientific, educational, technical and methodological literature in the Azerbaijani language. Heydar Aliyev, the founder of the ideology of Azerbaijanism, demanded the preparation or translation and publishing of all the necessary literature in Azerbaijani for the training of local specialists. Thus



Heydər Əliyev 1970 və 1978-ci illərdə Bakı dəmir yolu stansiyasında SSRİ rəhbəri Leonid Brejnevi qarşılayarkən

Heydar Aliyev greeting USSR leader Leonid Brezhnev at Baku railway station in 1970 and 1978





Yeni Bakı dəmir yolu stansiyasının layihəsi. 1975-ci il

Project and construction of the new Baku railway station, 1975

Yeni Bakı dəmir yolu stansiyası. 1977-ci il

The new Baku railway station, 1977

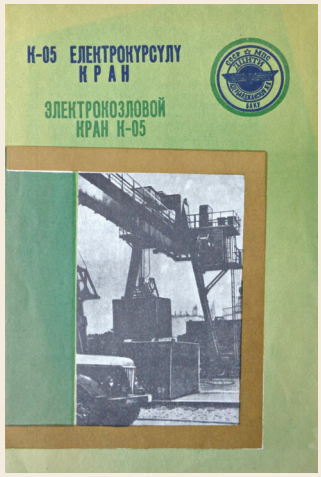


Azərbaycan dilinə tərcümə edilmiş texniki-metodiki ədəbiyyat nümunələri. 1970-ci illərin nəşrləri

Examples of technical methodological literature translated into Azerbaijani, 1970s











Naxçıvan Uşaq Dəmir Yolu. 1981-ci il

Nakhchivan Children's Railway, 1981



əslində vağzal–mehmanxana kompleksi idi. Sərnişinlərə xidmət üçün nəzərdə tutulan və mehmanxanası olan 16 mərtəbəli vağzal Qafqazda ən böyük vağzal idi. 1976-cı ildə yeni dəmiryol vağzalının təntənəli açılışı oldu. Vağzal binaları təkcə Bakıda deyil, regionlarda da inşa edilirdi.

Bu dövrün vacib xüsusiyyətlərindən biri dəmir yolları ilə bağlı elmi, tədris, texniki və metodik ədəbiyyatın Azərbaycan dilində çap olunmasıdır. Azərbaycançılıq məfkurəsinin yaradıcısı olan Heydər Əliyev istər dilin zənginləşdirilməsi, istərsə də bütün sahələrdə milli kadrların yetişdirilməsi baxımından çıxış edərək bütün lazımi ədəbiyyatların Azərbaycan dilində hazırlanmasını və ya tərcümə edilib çap olunmasını tələb edirdi. Bunun nəticəsidir ki, dövrün əksər dəmiryolçu ədəbiyyatı Azərbaycan dilində hazırlanırdı. Dəmir yollarında milli kadrların sayının artırılmasında məhz bu amil vacib rol oynamışdır.

1978-ci ildə Naxçıvan Uşaq Dəmir Yolu (NUDY) fəaliyyətə başlamışdır. Naxçıvan şəhər parkında quraşdırılan NUDY-nin uzunluğu 1600 metr olmuş, burada iki stansiya inşa edilmiş, 3 teplovoz, 3 vaqon hərəkət etmişdir. NUDY SSRİ-nin ən cənub uşaq dəmir yolu sayılırdı.

Heydər Əliyevin səyləri ilə 1970–1987-ci illərdə yüzlərlə azərbaycanlı gənc respublikadan kənarda ali təhsil ocaqlarına dəmiryolçu peşəsinə yiyələnməyə göndərilirdi.

1979–1983-cü illərdə Azərbaycan Dəmir Yolunun rəisi Fikrət İbrahim oğlu Kəngərli, 1983–1988-ci illərdə Anatoli Petroviç Platonov olmuşdur.

1975-ci il planının vaxtından əvvəl yerinə yetirilməsi və IX beşilliyin müvəffəqiyyətlə başa çatdırılması uğrunda Ümumittifaq sosializm yarışında



Fikrət Kəngərli. 1983-cü il
Fikret Kengerli, 1983



Anatoli Platonov. 1988-ci il
Anatoly Platonov, 1988





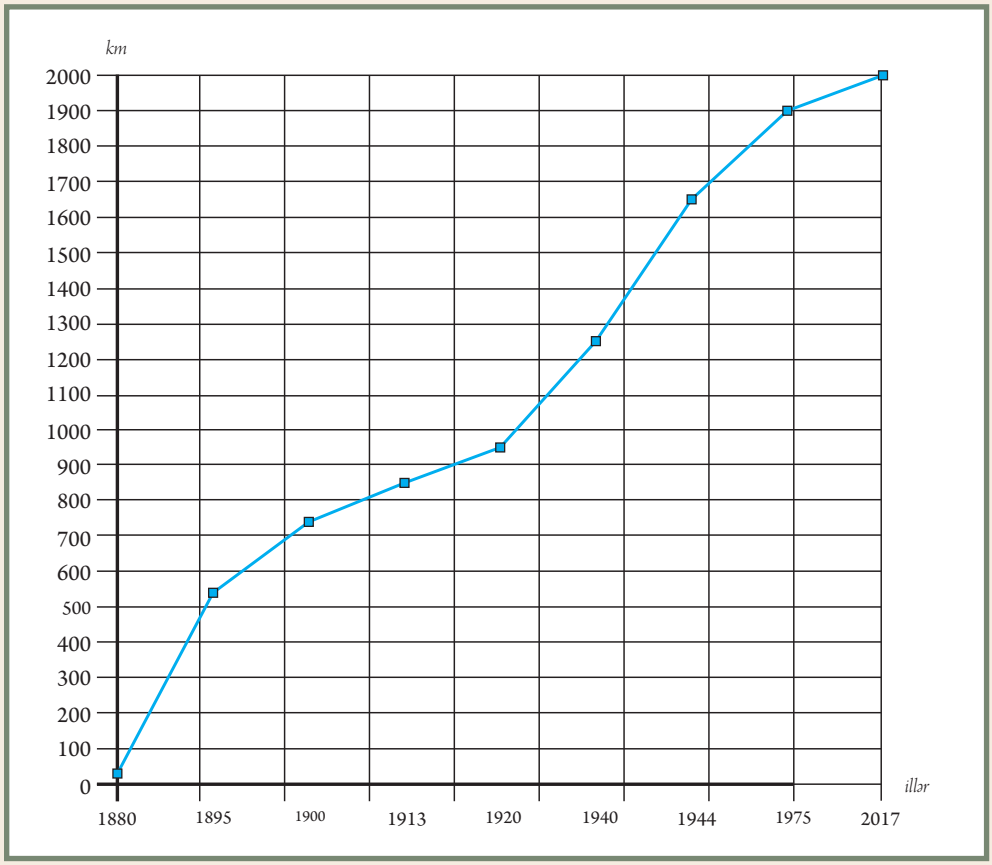
Sosialist Əməyi Qəhrəmanları:
Qəzənfər Əliyev; Daniil Bondarev. 1980-ci illər

Heroes of Socialist Labour:
Qazanfar Aliyev, Daniil Bondarev, 1980

most literature about railways was also prepared in Azerbaijani. This was an important contribution to raising the number of local staff on the railways.

The Nakhchivan Children's Railway (NCRW) was launched in 1978. Installed in Nakhchivan city park, it ran for 1600 metres, there were two stations, three diesel locomotives and three wagons. The NCRW was the southernmost children's railway in the USSR.

By Heydar Aliyev's direction, hundreds of young Azerbaijanis went to foreign educational institutions to



1880–2017-ci illər ərzində dəmir yollarının uzunluğunun artması
The increasing length of railways from 1880–2017

ən yüksək nəticələrə görə Azərbaycan Dəmir Yolu 1976-cı ildə Sovet İttifaqı Kommunist Partiyası Mərkəzi Komitəsinın, SSRİ Nazirlər Sovetinin keçici Qırmızı bayrağı ilə təltif edilmişdir.

SSRİ Ali Soveti Rəyasət Heyətinin sədri L.İ.Brejnevin və katibi M.Georqadzenin imzaladıqları SSRİ Ali Soveti Rəyasət Heyətinin 10 mart 1980-ci il fərmanında qeyd olunub ki, "yüksək istehsalat nəticələrinə görə" Azərbaycan Dəmir Yolu "Oktyabr inqilabı" ordeni ilə təltif edilmişdir.

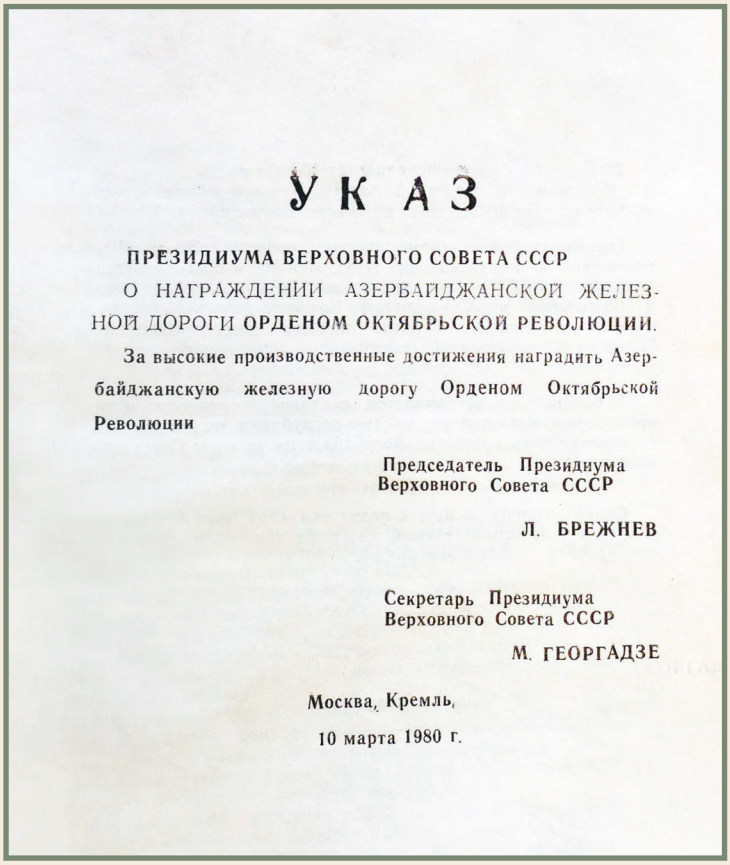
1979–1988-ci illərdə Qəzənfər Əliyev, Qənbər Balayev və Daniil Bondarev "Sosialist Əməyi Qəhrəmanı" fəxri adına layiq görülmüşlər. Həmçinin 21 dəmiryolçu "Lenin" ordeni, 241

study the railway profession from 1970–1987.

Fikret Ibrahim oghlu Kengerli was chairman of Azerbaijan Railways from 1979–1983 and Anatoly Petrovich Platonov from 1983–1988.

Azerbaijan Railways received the Red Flag of the USSR Soviet of Ministers of the Soviet Union Communist Party Central Committee in 1976 for fulfilling the 1975 plan early and for the best results in the All-Union Socialist competition for successful completion of the 9th five-year plan.

The decree of the USSR Supreme Soviet Presidium signed on 10 March 1980 by L.I.Brezhnev as chairman of the Supreme Presidium of the USSR



УКАЗ

ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР

О НАГРАЖДЕНИИ АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ОРДЕНОМ ОКТЯБРЬСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ.

За высокие производственные достижения наградить Азербайджанскую железную дорогу Орденом Октябрьской Революции

Председатель Президиума
Верховного Совета СССР

Л. БРЕЖНЕВ

Секретарь Президиума
Верховного Совета СССР

М. ГЕОРГАДЗЕ

Москва, Кремль,
10 марта 1980 г.

Azərbaycan Dəmir Yolunun "Oktyabr inqilabı" ordeni ilə təltif olunması haqqında fərman. 1980-ci il

A decree awarding Azerbaijan Railways the Order of the October Revolution, 1980

nəfər "Qırmızı Bayraq" ordeni, 302 nəfər "Şərəf nişanı" ordeni, 27 nəfər "Xalqlar dostluğu" ordeni, 24 nəfər "Oktyabr inqilabı" ordeni ilə, 380 nəfər medallarla təltif olunmuşdur. Yüzlərlə dəmiryolçu SSRİ Yollar Nazirliyində ən ali fəxri ad olan "Fəxri dəmiryolçu" adına layiq görülmüşdür.

Beləliklə, Azərbaycan dəmir yolu ümummilli lider Heydər Əliyevin qayğı və diqqəti sayəsində 1970–1987-ci illərdə yüksək nailiyyətlər əldə etmişdir.

and by Secretary M.Georqadze, states that Azerbaijan Railways has been awarded the Order of the October Revolution "for high production".

Qazanfar Aliyev, Qanbar Balayev and Daniil Bondarev received the title Hero of Socialist Labour between 1979 and 1988. Further, 21 railway specialists were given the Order of Lenin, 241 people received the Order of the Red Flag, 302 people received the Order of Honour, 27 people received the Order of the Friendship of Nations, 24 people received the Order of the October Revolution and 380 people received medals. Hundreds of railway specialists received the USSR Ministry of Railways' highest award, Honoured Railway Worker.

Thus between 1970 and 1987, Azerbaijan Railways achieved great results due to the direction of national leader Heydar Aliyev.

DƏMİR YOLLARI TARİXİNDƏN MARAQLI FAKTLAR

INTERESTİNG FACTS FROM RAİLROAD HİSTORY



Dünyanın ən uzun və ağır dəmiryol qatarı 1986-cı ildə qeydə alınmışdır. Rusiyada Ekibaztuz şəhərindən Urala 43400 ton daş kömür daşıyan qatarda 439 vaqon var idi. Onun uzunluğu 6,5 km idi! Cənubi Afrika Respublikasında bu rekordu üstələmək üçün 7 km-dan artıq uzunluğu olan qatar tərtib edilmişdir, lakin cəhd baş tutmadı: olduqca ağır olan qatar dəmir yolu xəttini sıradan çıxardı.

The longest and heaviest railway train in the world was registered in 1986. In Russia, there were 439 wagons on the train carrying 43,400 tons of coal from Ural to Ekibaztuz. Its length was 6.5 km. To surpass this record in South Africa, a train with a length of more than 7 km was created, but the attempt was not successful: the train, which was heavily crushed, broke the line.



Dəmir yollarının inkişafına həsr olunmuş təbliğat plakatı
Propaganda poster on the development of railways



Dəmir yollarının inkişafına həsr olunmuş təbliğat plakatı

Propaganda poster on the development of railways

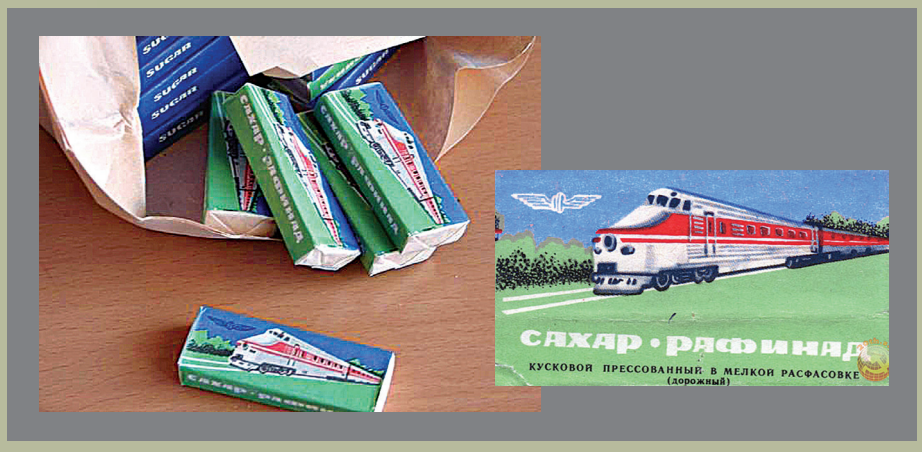
Dünyanın ən uzun dəmiryolu xətti Rusiyadadır və "Transsib" (Transsibir dəmir yolu magistralı) adlanır. Moskvanı Vladivostokla birləşdirən xəttin uzunluğu 9438 km-dir. Qatar məsafəni 8 gün 4 saat 25 dəqiqəyə dəf edir. Xətt üzərində 97 stansiya mövcuddur. Yolun tən ortasında yerləşən stansiya "Polovina" (yəni, "Yarısı") adlanır.

The longest railway line in the world is in Russia and is called Transsib (Trans-Siberian Railway). The length of the line connecting Moscow with Vladivostok is 9438 km. The train spends for the way 8 days 4 hours and 25 minutes. There are 97 stations on the line. The station located in the middle of the road is called "Polovina" (that is, "Half").



Dəmir yollarının qol şevronu (xidməti geyimin qoluna tkilirdi)

Railway sleeve chevron (sewed on the sleeve of the service dress)



Vaqonlarda çayla içmək üçün sərnişinlərə paylanan qənd (üzərində dəmir yolları təsvir olunub)

Sugars given to passengers for drinking tea in the train wagons (depicted railways on it)



Vaqonlarda sərnişinlərə çay paylamaq üçün stəkan altlığı
Glass holder for serving tea to passengers



Azərbaycan dəmir yollarının
kupe bileti. 1957-ci il

Coupe ticket of Azerbaijan
Railways. 1957



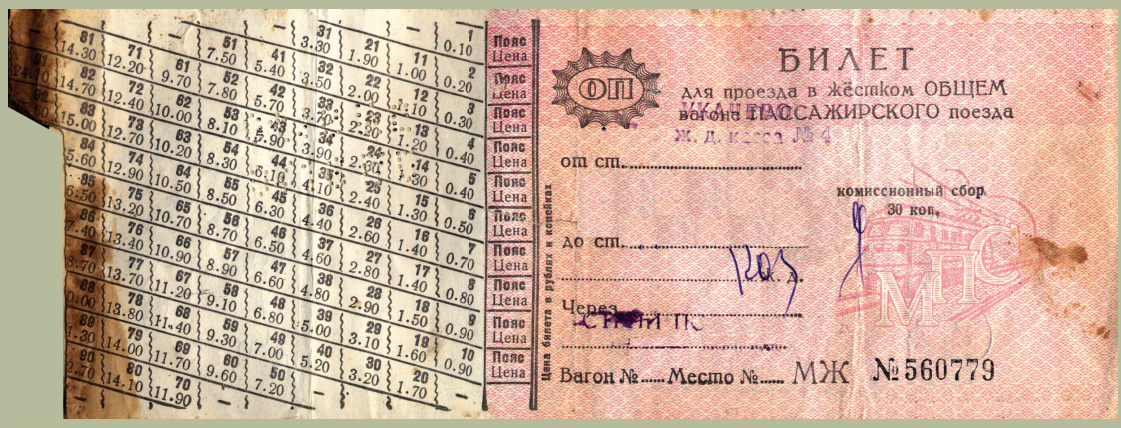
Dəmir yollarının döş şevronu
(xidməti geyimin döş tərəfinə tikilirdi)

Railway Chevron (insignia) (sewed
on the breast of the service dress)



Vaqonlar üzərində təsvir olunan emblem
(СЖД – Советские железные дороги –
Sovet Dəmir Yolları)

Emblem depicted on passenger carriage
(СЖД – Советские железные дороги –
Soviet Railways)



Dəmir yollarının ümumi vaqonunun bileti
Railway general carriage ticket

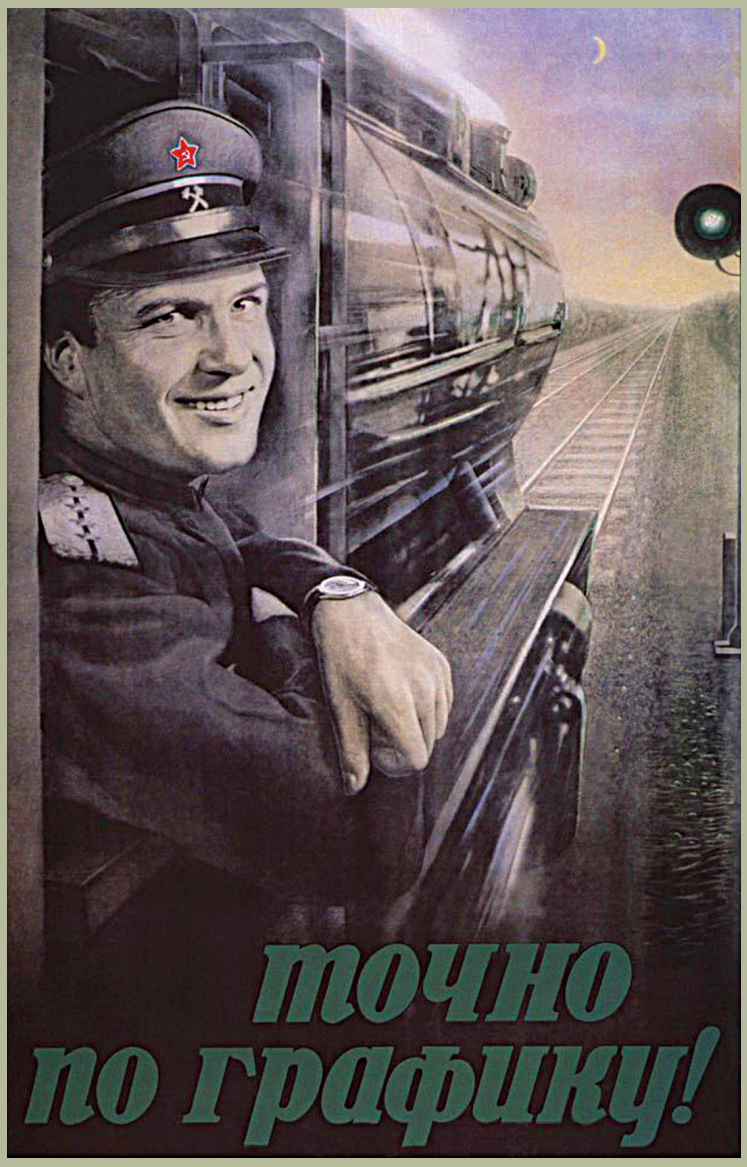


“Kiçik dəmir yolu” oyuncağı. SSRİ, 1960-cı il
“The Little Railroad” toy. USSR, 1960



Dəmir yollarının döş nişanı
(parad xidməti geyimin döş hissəsinə taxılırdı)

Railway badge (put on the breast part of parade service dress)

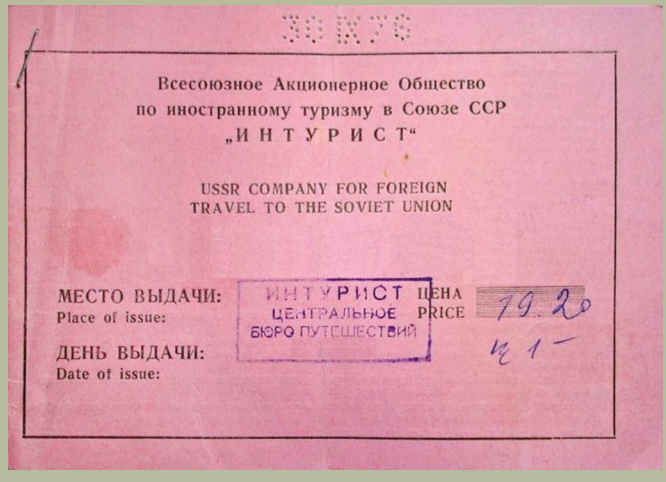


Dünyanın ən hündür dəmir yolu xətti Çindədir. Sinxay-Tibet dəmir yolu xəttinin ən hündür nöqtəsi dəniz səviyyəsindən 5000 m hündürlükdə yerləşir. Qatarın bütün vaqonları tam germetikdir, vaqonlara əlavə oksigen verilir, üstəlik hər sərnişin oturacağının yanında oksigen borusu və maskası qoşulub. Ara stansiyalarında qapılar açılmır, çünki qatardan kənarda nəfəs almaq mümkün deyil!

The railway line located in the highest place of the world is in China. The highest point of the Sinai-Tibetan railway line is 5,000m above sea level. All train wagons are fully sealed, the carriages are given extra oxygen, plus an oxygen tube and mask attached to each passenger seat. At intermediate stations doors are not opened , because it is impossible to breathe outside the train.

Dəmir yollarının inkişafına həsr olunmuş təbliğat plakatı

Propaganda poster on the development of railways


Всесоюзное Акционерное Общество
по иностранному туризму в Союзе ССР
„И Н Т У Р И С Т"

USSR COMPANY FOR FOREIGN
TRAVEL TO THE SOVIET UNION

МЕСТО ВЫДАЧИ:
Place of issue:

ИНТУРИСТ ЦЕНА
ЦЕНТРАЛЬНОЕ PRICE
БЮРО ПУТЕШЕСТВИЙ

19.20

ДЕНЬ ВЫДАЧИ:
Date of issue:

“İnturist” təşkilatı tərəfindən xarici vətəndaşlara satılan sovet dəmir yollarının xüsusi bileti

Special railway ticket of Soviet Railways sold to foreign citizens by “Intourist” organization

V FƏSİL

CHAPTER V

AZƏRBAYCAN DƏMİR YOLLARI MÜSTƏQİLLİK İLLƏRİNDƏ

AZERBAIJAN RAILWAYS DURING THE YEARS OF INDEPENDENCE

AZƏRBAYCAN DƏMİR YOLLARINDA TƏNƏZZÜL

DECLINE ON AZERBAIJAN RAILWAYS

XX əsrin 80-ci illərinin sonunda bütövlükdə Sovet İttifaqında olduğu kimi, Azərbaycan iqtisadiyyatında da böhran müşahidə olunurdu. 1980-ci illərin sonunda SSRİ rəhbərliyi ilə xarici havadarların dəstəyinə arxalanan erməni şovinistləri Azərbaycana qarşı əsassız ərazi iddiaları irəli sürmüş, daha sonra isə elan olunmamış müharibəyə başlamışlar. Ermənistan ərazisində yaşayan minlərlə azərbaycanlı öz dədə-baba torpaqlarından qovulmuşdur. Azərbaycanın qərb sərhədləri və Dağlıq Qarabağ ərazisində elan olunmamış müharibə başlamışdır. O dövrdə erməni şovinistlərinin dəmir yollarına qarşı törətdikləri yüzlərlə təxribat hadisələri qeydə alınmışdır (qatar və vaqonların daşa basılması, atəşə tutulması, relslərin və oxların dağıdılması, elektrik xətlərinin kəsilməsi və s.). Cəzasız qaldıqlarını görən, xarici havadarlarının dəstəyi ilə ən müasir silahlarla silahlandırılan erməni şovinistləri cinayətkar hərbi dəstələr yaradır, Azərbaycanın müxtəlif obyektlərinə, o cümlədən dəmir yollarına qarşı terror aktları həyata keçirirdilər.

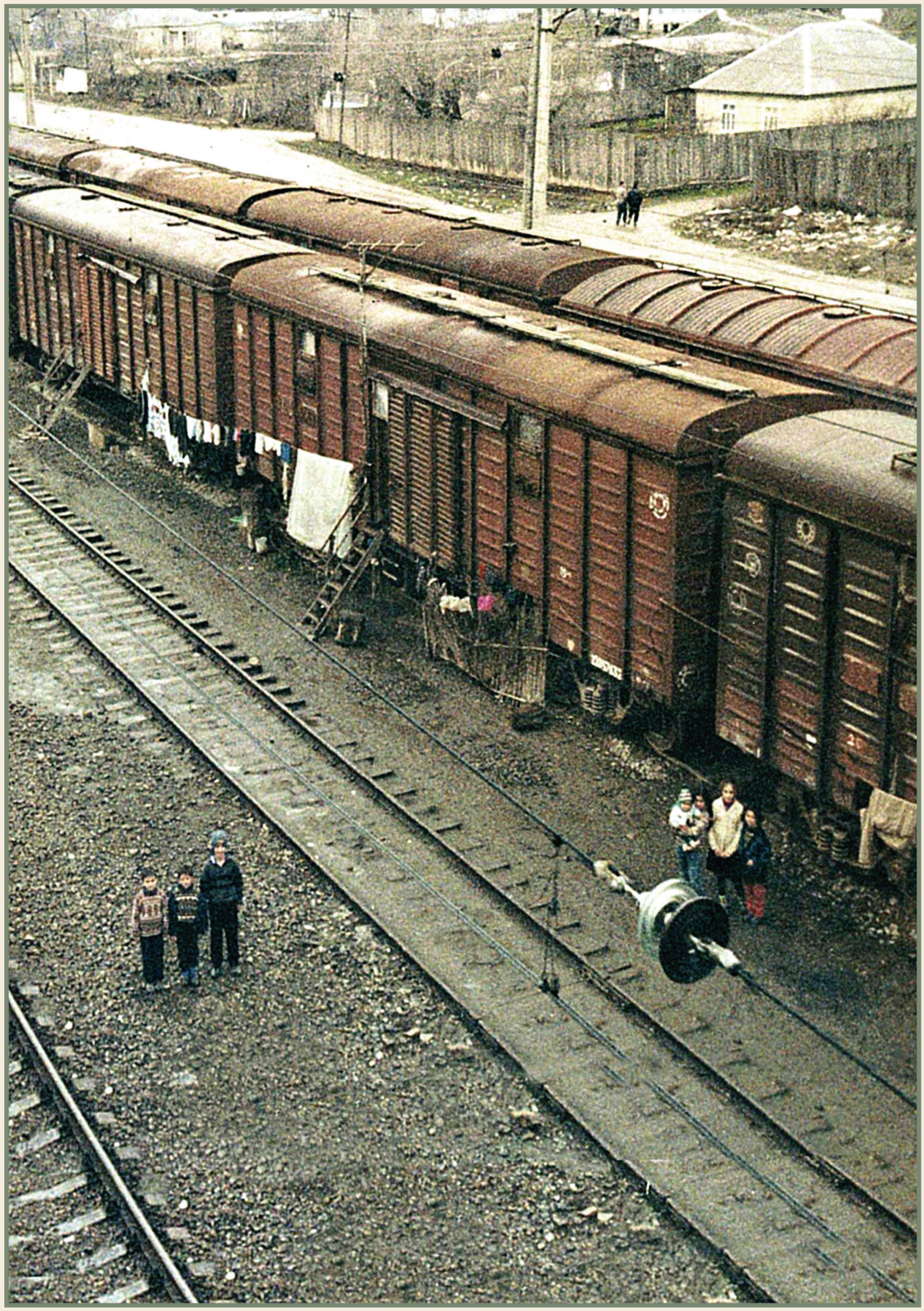
1991-ci ildə Azərbaycan dövlət müstəqilliyini qazandı, lakin səriştəsiz rəhbərlik, Azərbaycana qarşı Ermənistanın təcavüzü və daxili çəkişmələr iqtisadi inkişafın qarşısını tamamilə almışdı.

Azərbaycanın qərb sərhədləri və Dağlıq Qarabağ ərazisində qarşıdurma silahlı münaqişə vəziyyətinə gəldiyinə görə Culfa–Mincivan–Horadiz (o cümlədən

As was the case across the Soviet Union, Azerbaijan's economy was in deep crisis in the 1980s. Armenian chauvinists, backed by leaders of the USSR and foreign support, made unfounded territorial claims and launched undeclared war against Azerbaijan. Thousands of Azerbaijanis living in Armenia were banished from the lands of their ancestors. The undeclared war began on Azerbaijan's western borders, including its region of Nagorno-Karabakh. Hundreds of incidents committed by Armenian chauvinists against the railways were recorded (throwing rocks at and burning trains and wagons, destroying rails and signals, cutting electric lines etc.). As they remained unpunished, Armenians armed by foreign patrons with the most up-to-date weapons formed criminal military groups and conducted terrorist attacks against the various facilities, including the railways.

Azerbaijan regained its independence in 1991, but incompetent leaders, Armenia's aggression and internal conflicts stopped any development.

The Julfa–Minjivan–Horadiz and Yevlakh–Khankendi lines (as well as the Mehri–Kerchivan line passing through Armenia) were blocked by the armed conflict at the western borders and in Nagorno-Karabakh. The blocking of trains in Mehri–Kerchivan isolated the Autonomous Republic of Nakhchivan



1990-cı illərin əvvəllərində minlərlə qaçqın və məcburi köçkün Azərbaycan dəmir yollarında məskunlaşmışdı
Thousands of refugees and IDPs settled in Azerbaijan railway wagons in the 1990s



Ermənistan silahlı qüvvələrinin işğalı altında olan Xankəndi dəmir yolu stansiyasının hazırkı görünüşü

A current view of Khankendi train station occupied by Armenian armed forces



Mehri dəmir yolu stansiyasının hazırkı görünüşü

A current view of Mehri railway station

Ermənistan ərazisindən keçən Mehri–Kərçivan) və Yevlax–Xankəndi yollarının fəaliyyəti dayandırıldı. Mehri–Kərçivan sahəsində qatarların hərəkətinin dayandırılması nəticəsində Naxçıvan Muxtar Respublikası ölkədən təcrid edilərək blokadaya düşdü və 25 ildən çoxdur ki, blokadanın ağırlıqlarını öz üzərində hiss edir.

Dövlət səviyyəsində terrorizmi təbliğ edən və dəstəkləyən Ermənistan Respublikasının xüsusi xidmət orqanları tərəfindən Azərbaycan dəmir yollarında terror aktları həyata keçirilmişdir:

– 1990-cı il martın 24-də Noraşen–Bakı dəmir yolunun 364-cü km-də təxribat nəticəsində teplovoz və 3 vaqon partladılmış, yolun 150 m-lik hissəsi tamamilə sıradan çıxmışdır.
– 1991-ci il mayın 30-da Dağıstan Respublikasının Xasavyurt stansiyası yaxınlığında Moskva–Bakı sərnişin qatarı partladılmışdır. 11 nəfər həlak olmuş, 22 nəfər yaralanmışdır.
– 1991-ci il iyunun 30-da Dağıstan Respublikasının Xasavyurt stansiyası yaxınlığında Moskva–Bakı sərnişin qatarı partladılmışdır.

which has had to cope with this situation for more than 25 years now.

Special service organisations of the Armenian Republic promoting and supporting terrorism at state level carried out acts of terror against Azerbaijan Railways:

– A diesel locomotive and three wagons were blown up and a 150-metre section of track was destroyed as a result of an explosion on the 364th km of the Norashen–Baku line on 24 March 1990.
– A Moscow–Baku passenger train was blown up near Khasavyurt station in the Dagestan Republic on 30 May 1991. 11 people died and 22 were injured.
– A Moscow-Baku passenger train was blown up near Khasavyurt station in the Dagestan Republic on 30 June 1991. 16 people died and 20 were injured.
– There was an explosion on the Soviet Kalmikiya ferry carrying passengers and trains on the Krasnovodsk–Baku line on 8 January 1992. 20 people died and 88 were injured.



1991-ci il mayın 30-da Dağıstan Respublikasının Xasavyurt stansiyası yaxınlığında Moskva–Bakı sərnişin qatarı partladılmışdır

Moscow–Baku passenger train blown up near Khasavyurt station, Dagestan Republic, on 30 May 1991

1994-cü il fevralın 1-də Bakı dəmir yolu vağzalında Kislovodsk–Bakı qatarında partlayış törədilib

An explosion occurred on a Kislovodsk–Baku train at Baku railway station on 1 February 1994



16 nəfər həlak olmuş, 20 nəfər yaralanmışdır.

– 1992-ci il yanvarın 8-də Krasnovodsk–Bakı xətti ilə sərnişinləri və qatarları daşıyan "Sovet Kalmıkiyası" bərəsində partlayış törədilmişdir. 20 nəfər həlak olmuş, 88 nəfər yaralanmışdır.
– 1993-cü il fevralın 28-də Çeçenistan ərazisində Qudermes stansiyası yaxınlığında Kislovodsk–Bakı sərnişin qatarı partladılmışdır. 11 nəfər həlak olmuş, 18 nəfər yaralanmışdır.
– 1993-cü il iyunun 2-də Bakı dəmir yolu vağzalının ehtiyat yolunda dayanan sərnişin vaqonunda partlayış törədilmişdir.
– 1994-cü il fevralın 1-də Bakı dəmir yolu vağzalında Kislovodsk–Bakı qatarında partlayış törədilmişdir. 3 nəfər həlak olmuş, 20 nəfər yaralanmışdır.
– 1994-cü il fevralın 9-da Xudat stansiyası yaxınlığında partlayış törədilmişdir.

– A Kislovodsk–Baku passenger train was blown up near Qudermes station in Chechnya on 28 February 1993. 11 people died and 18 were injured.
– There was an explosion on a passenger train on a secondary line in Baku railway station on 2 June 1993.
– An explosion occurred on a Kislovodsk-Baku train at Baku railway station on 1 February 1994. 3 people died and 20 were injured.
– There was an explosion near Khudat station on 9 February 1994.
– An explosion occurred on a Moscow-Baku passenger train near the "Fires of Dagestan" station in the Dagestan Republic on 13 April 1994. 3 people died and 3 were injured.

The railways have contributed much to the protection of the lands of Azerbaijan. Hundreds of railway specialists have fought face to face with the enemy at the front. Heroic railway workers



1992-ci il yanvarın 8-də Krasnovodsk–Bakı xətti ilə sərnişinləri və qatarları daşıyan“Sovet Kalmıkiyası” bərəsində partlayış törədilmişdir

An explosion occurred on the Soviet Kalmikiya ferry carrying passengers and trains on the Krasnovodsk–Baku line on 8 January 1992

– 1994-cü il aprelin 13-də Dağıstan Respublikası “Dağıstan Odları” stansiyası yaxınlığında Moskva–Bakı sərnişin qatarında partlayış törədilmişdir. 3 nəfər həlak olmuş, 3 nəfər yaralanmışdır.

Azərbaycan torpaqlarının müdafiəsinə dəmir yolları öz layiqli töhfəsini vermişdir. Yüzlərlə dəmiryolçu cəbhəyə yollanaraq düşmənlə üz-üzə vuruşmuşdur. Qəhrəman dəmiryolçular vətənin ərazi bütövlüyü uğrunda öz canlarını fəda eləməyə hazır olduqlarını əməli işlərlə – döyüş əməliyyatlarında fəal iştirak etməklə sübuta yetirdilər.

Cəsur dəmiryolçulardan Yunis Nəcəfov Azərbaycanın ən ali fəxri adına – Milli Qəhrəman adına layiq görülmüşdür. Yunis İsa oğlu Nəcəfov 1967-ci ildə Kəlbəcər rayonunda anadan olmuşdur. Orta məktəbi bitirdikdən sonra Bakı Ali Hərbi Komandirlər Məktəbinə daxil olmuş, ikinci kursdan Çelyabinsk Tankçılar Məktəbində təhsilini davam etdirmişdir. 1989-cu ildə

have proved their readiness to sacrifice their lives in action for the territorial integrity of their motherland – actively participating in military operations. One of these brave railway workers, Yusif Najafov, was awarded Azerbaijan's highest honour – National Hero. Yunis Isa oghlu Najafov was born in 1967 in Kelbajar. After completing his secondary education, he was admitted to the Baku Higher Military Commanders School and continued his education at the Chelyabinsk Tank School from the second year. In 1989, he entered service in one of Russia's military units as a lieutenant, but when the Soviet Army inflicted terror on the civilian population of Baku on 20 January 1990, he left the army and returned to Azerbaijan. He was an engineer in the Bilajari Railway Administration and was a very keen practitioner of the sport sambo. In 1991 he volunteered for the Azerbaijani army and as a divisional commander, participating



Azərbaycanın Milli Qəhrəmanı Yunis Nəcəfov

Yunis Najafov, National Hero of Azerbaijan

leytenant rütbəsində Rusiyadakı hərbi hissələrin birində xidmət etməyə başlamış, lakin Bakıda 1990-cı il yanvarın 20-də Sovet Ordusu tərəfindən dinc sakinlərə divan tutulanda ordu sıralarını tərk edərək Azərbaycana qayıtmışdır. Biləcəri Dəmir Yolu İdarəsində mühəndis vəzifəsində işləmiş, eyni zamanda sambo idman növü ilə ciddi məşğul olmuşdur. 1991-ci ildə könüllü olaraq Azərbaycan Ordusunun sıralarına yazılmış və bölük komandiri vəzifəsində Kərkicahan, Malıbəyli döyüşlərində, Şuşanın müdafiəsində, Kəlbəcər uğrunda döyüşlərdə iştirak etmişdir. 1992-ci il avqustun 24-də Vəng kəndinin azad edilməsində böyük rəşadət göstərərək həlak olmuşdur. Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 7 dekabr 1992-ci il tarixli 350 saylı fərmanı ilə baş leytenant Nəcəfov Yunis İsa oğluna ölümündən sonra "Azərbaycanın Milli Qəhrəmanı" adı verilmişdir. Goranboy rayonunun Qarqucaq kəndində dəfn edilmiş, Goranboy rayonunda və Biləcəri qəsəbəsində büstü qoyulmuşdur.

Azərbaycanın ərazi bütövlüyü uğrunda döyüşlərdə həlak olmuş dəmiryolçular:

Abışov Etibar
Abutalıbov Şirvani
Adıgözəlov Valeh
Allacov Hüseyn
Allahverdiyev İsmayıl
Balakişiyev Sarvan
Bağırov Vüqar
Bayramov İsmayıl
Cabbarlı Rəşad
Cəfərov Rasim
Əliyev Camal
Əliyev Etibar
Əliyev Qabil
Əliyev Müşfiq
Əliyev Tariyel
Əsədov Vahab
Əsədov Vüqar
Əsgərov Ramiz
Əsgərov Söhrab

in battles for Kerkijahan, Malibeyli, the defence of Shusha and Kelbajar. He was killed on 24 August 1992 during the liberation of Veng village, showing great valour. Decree 350 of the President of the Republic of Azerbaijan adopted on 7 December 1992, senior lieutenant Najafov Yusif Isa oghlu was declared a National Hero of Azerbaijan posthumously. He was buried in Qarqujaq village in Goranboy and busts have been erected in Goranboy and Bilajari settlement.

Railway workers who died fighting for the territorial integrity of Azerbaijan:

Abishov Etibar
Abutalibov Shirvani
Adigozalov Valeh
Allajov Huseyn
Allahverdiyev Ismayil
Balakishiyev Sarvan
Baghirov Vuqar
Bayramov Ismayil
Jabbarli Rashad
Jafarov Rasim
Aliyev Jamal
Aliyev Etibar
Aliyev Qabil
Aliyev Mushviq
Aliyev Taryel
Asadov Vahab
Asadov Vuqar
Asgarov Ramiz
Asgarov Sohrab
Feyziyev Nadir
Feyzullayev Yusif
Farzaliyev Rahman
Hajiyev Aghakishi
Hasanov Asif
Hasanov Afqan
Huseynov Ramazan
Huseynov Vahid
Khalilov Arif
Ismayilov Fazil
Isgandarov Khaliq
Ismayilov Mehdi
Ismayilov Mubariz



Feyziyev Nadir
Feyzullayev Yusif
Fərzəliyev Rəhman
Hacıyev Ağakişi
Həsənov Asif
Həsənov Əfqan
Hüseynov Ramazan
Hüseynov Vahid
Xəlilov Arif
İsmayılov Fazil
İsgəndərov Xalıq
İsmayılov Mehdi
İsmayılov Mübariz
İsmayılov Nadir
İbrahimov Nəbi
İsmayılov Pirqulu
İsmayılov Rəşid
İsmayılov Şirin
Kərimov Vüqar
Qafari Nizam
Qafarov Nizam
Qasımov Məhəmməd
Qasımov Zahir

Ismayilov Nadir
Ibrahimov Nabi
Ismayilov Pirqulu
Ismayilov Rashid
Ismayilov Shirin
Karimov Vuqar
Qafari Nizam
Qafarov Nizam
Qasimov Muhammad
Qasimov Zahir
Qahramanov Hikmet
Qaniyev Arzulla
Quliyev Kamil
Mamishov Rovshen
Mammadhasanov Teymur
Mammadov Adil
Mammadov Aladdin
Mammadov Ilqar
Mammadov Murad
Mammadov Telman
Mammadov Vuqar
Musayev Eldeniz
Mustafayev Mustafa

“Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC-nin inzibati binasında şəhid dəmiryolçuların xatirəsinə həsr olunmuş stend

A plaque in memory of railway workers who died for the motherland at Azerbaijan Railways CJSC administrative building



Elbrus Abdullayev. 1991-ci il
Elbrus Abdullayev, 1991



Hamlet Talıbov. 1992-ci il
Hamlet Talibov, 1992



Eldar İsmayilov. 1993-cü il
Eldar Ismayilov, 1993

Qəhrəmanov Hikmət
Qəniyev Ərzulla
Quliyev Kamil
Məmişov Rövşən
Məmmədhəsənov Teymur
Məmmədov Adil
Məmmədov Ələddin
Məmmədov İlqar
Məmmədov Murad
Məmmədov Telman
Məmmədov Vüqar
Musayev Eldəniz
Mustafayev Mustafa
Mustafayev Nizami
Nağıyev Hüseyn
Nəbiyev Əli
Nəsibov Arif
Rəsulov Seymur
Rəhimov Nuri
Rəhimov Yaşar
Rüstəmov Siyavuş
Rzayev Rəsul
Səmədov Həmidağa
Süleymanov Fərman
Süleymanov Məhərrəm
Şirəliyev Yengibar
Tağıyev Rizvan
Verdiyev Məhəmməd
Yaqubov Teymur
Yeqanov Ceyhun.

Vətənin ərazi bütövlüyü uğrunda həlak olan dəmiryolçuların xatirəsini Azərbaycan xalqı hər zaman əziz tutacaq.

Həmçinin dəmir yollarına məxsus sanitar qatarları yaralıları ən ağır cəbhə bölgələrindən çıxarır, onlara tibbi yardım (ilk yardımdan tutmuş ağır əməliyyatlara qədər) göstərirdilər. Azərbaycanlılara qarşı törədilən müdhiş Xocalı soyqırımı zamanı yaralanmış dinc sakinlərə də ilk yardımı sanitar qatarının heyəti göstərmişdir.

Ermənistan Respublikasının Azərbaycana qarşı silahlı təcavüzü nəticəsində Azərbaycan ərazilərinin 20%-i işğal edilmişdir. Bir milyondan çox

Mustafayev Nizami
Naghiyev Huseyn
Nabiyev Ali
Nasibov Arif
Rasulov Seymur
Rahimov Nuri
Rahimov Yashar
Rustamov Siyavush
Rzayev Rasul
Samadov Hamidagha
Suleymanov Farman
Suleymanov Maharram
Shiraliyev Yengibar
Taghiyev Rizvan
Verdiyev Muhammad
Yaqubov Teymur
Yeqanov Jeyhun

The people of Azerbaijan will always cherish the memories of railway workers who died for the territorial integrity of the motherland.

At the same time, hospital trains took the injured from the heaviest fighting on the front and gave medical aid (from first aid to complex operations). The staff on the hospital trains were the first to deliver first aid to the civilians injured during the gruesome Khojaly massacre of Azerbaijanis.

Armenia has occupied 20% of Azerbaijani territory by armed aggression. Azerbaijan Railways were damaged severely by the occupation, which caused the expulsion of more than one million Azerbaijanis from the lands of their ancestors: all the railway infrastructure and vehicles facing the occupation were destroyed. 240.4 km of Azerbaijan Railways lines were in the lands occupied.

The Armenian invasion of 20% of Azerbaijan's territories, inflicted great damage on the Republic's railways, as it did to other areas of the economy. Thus, 16 railways stations, including Marjanli, Mahmudlu, Soltanli, Khalafli, Qumlaq, Hakari, Khurama, Minjivan, Seyif-

azərbaycanlının öz dədə-baba yurdundan didərgin düşməsinə gətirib çıxaran bu təcavüz nəticəsində Azərbaycan dəmir yoluna da ciddi ziyan dəydi: işğala məruz qalan bütün dəmir yolu infrastrukturu və hərəkət tərkibləri məhv edildi. Azərbaycan dəmir yolunun 240,4 km sahəsi işğal altına düşmüşdür.

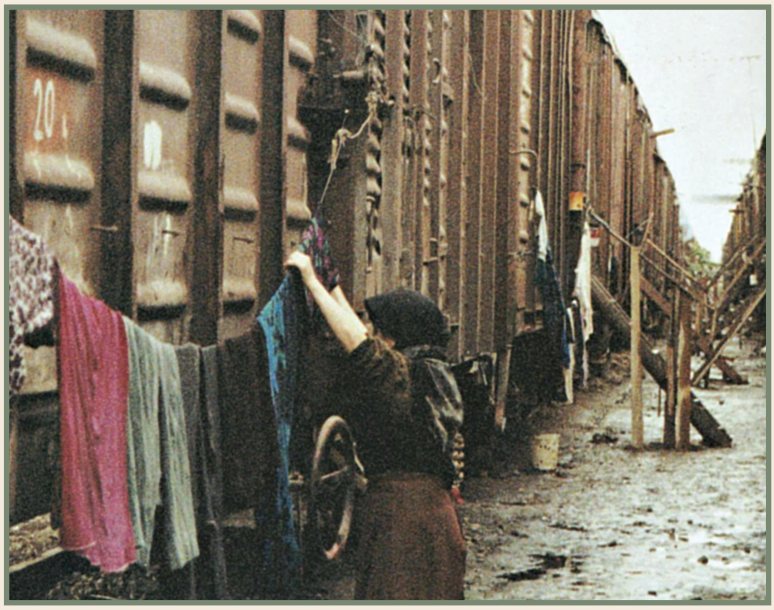
Ermənistan tərəfindən Azərbaycan ərazisinin 20 faizinin işğalı nəticəsində iqtisadiyyatın digər sahələri kimi respublikanın dəmir yoluna da külli miqdarda ziyan vurulmuşdur. Belə ki, infrastrukturu ilə birlikdə 16 dəmir yolu stansiyası, o cümlədən Mərcanlı, Mahmudlu, Soltanlı, Xələfli, Qumlaq, Həkəri, Xurama, Mincivan, Şeyifli, Bartaz, Ağbənd, Ağdam, Əsgəran, Xocalı, Xankəndi, Bərxudarlı stansiyaları, 200 km-dən artıq dəmir yolu xətti, 10 ədəd teplovoz, 13 ədəd sərnişin vaqonu, 65 ədəd drezin, avtomaşın, generator və dizel-generatorlar və s. zəbt edilmişdir.

Ümumilikdə dəmir yoluna təqribən 540 mln. manat məbləğində maddi ziyan vurulmuşdur.

Ermənistanın təcavüzü nəticəsində Azərbaycanın ayrılmaz hissəsi olan Naxçıvan Muxtar Respublikası bu gün də blokada vəziyyətində qalmışdır.

Qaçqın və məcburi köçkünlərin müvəqqəti məskunlaşması üçün ehtiyat yolları və saxlanc məntəqələrindəki sərnişin və yük vaqonları ayrılmışdır. Onlarda insanların – əsasən də qadın, uşaq, yaşlıların yaşaması üçün şərait olmasa da, hər halda, minlərlə azərbaycanlı açıq səma altında qalmaqdan qurtarılmışdır.

1988–1992-ci illərdə Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolunun rəisi vəzifəsində Elbrus Fərman oğlu Abdullayev, 1992-ci ilin avqustundan 1993-cü ilin yanvar ayına kimi Hamlet Həsən oğlu Talıbov, 1993-cü ilin fevralından avqust ayınadək Eldar İsmayıl oğlu İsmayılov çalışmışlar.



1990-cı illərin əvvəllərində minlərlə qaçqın və məcburi köçkün Azərbaycan dəmir yollarında məskunlaşmışdı

Thousands of refugees and IDPs settled in Azerbaijan railway wagons in the early 1990s

li, Bartaz, Aghbend, Aghdam, Asgaran, Khojaly, Khankendi and Barkhudarli stations and their infrastructure, more than 200 km of railway track, 10 diesel locomotives, 13 passenger wagons, 65 bogies, automobiles, generators and diesel generators etc. were taken.

Total damage to the railways amounted to around 540 million manats.

Also as a result of the Armenian occupation, another integral part of Azerbaijan – the Autonomous Republic of Nakhchivan – is blockaded today.

Reserve railways and passenger and cargo wagons at holding stations were allocated for the temporary accommodation of refugees and IDPs. They had none of the conditions necessary for habitation, especially for women, children and the elderly, nevertheless they kept thousands of Azerbaijanis from unprotected life under the sky.

The Chairmen of Azerbaijan State Railways were Elbrus Farman oghlu Abdullayev from 1988–1992, Hamlet Hasan oghlu Talibov from August 1992 to January 1993 and Eldar Ismayil oghlu Ismayilov from February to August 1993.

Erməni terrorçuları Azərbaycan dəmir yollarında çoxsaylı partlayışlar törədirdilər

Armenian terrorists carried out numerous explosions on Azerbaijani railways







Bakı dəmiryol stansiyasında Kislovodsk-Bakı qatarında terror aktı törədildi:
3 ölü və 20 yaralı. 1 fevral 1994-cü il

Kislovodsk-Baku train attacked at Baku railway station:
3 dead and 20 injured February 1, 1994

1992-ci il fevralın 26-da ermənilər tərəfindən törədilən Xocalı soyqırımı zamanı yaralılara sanitar qatarlarında kömək göstərilir, sağ qalan qadın və uşaqlar Bakıya qatarlarla çatdırılırdı

During the genocide of Khojaly committed by Armenians February 26, 1992, the wounded were assisted in sanitary trains. Surviving women and children were taken to Baku on trains









AZƏRBAYCAN DƏMİR YOLLARI 1993–2003-cü İLLƏRDƏ: TƏNƏZZÜLDƏN DİRÇƏLİŞƏ

AZERBAIJAN RAILWAYS 1993–2003: FROM DECLINE TO REVIVAL

1993-cü ildə ölkə vətəndaş müharibəsi və yenicə qazandığı dövlət müstəqilliyini itirmək təhlükəsi ilə üzləşmişdi. 15 iyun 1993-cü ildə ümummilli lider Heydər Əliyev xalqın təkidli tələbi ilə yenidən ölkə rəhbərliyinə qayıtmış və öz qayıdışı ilə ölkədə baş verən tənəzzülü dayandırmağa müvəffəq olmuşdur. Heydər Əliyev

In 1993, the country faced civil war and the risk of losing its newly regained independence. National leader Heydar Aliyev returned to the country's leadership on the insistence of the people on 15 June 1993 and his return halted the country's decline. Heydar Aliyev took on the duties of President of the Republic of Azerbaijan by deci-

15 iyun 1993-cü il – Azərbaycan xalqının Milli Qurtuluş günü

15 June 1993 – National Revival Day of Azerbaijan





Azərbaycan dəmir yollarının inkişafı Heydər Əliyevin xüsusi nəzarəti altında idi. 1998-ci il

Heydar Aliyev took special control of the development of Azerbaijan's railways, 1998

iyulun 24-də Milli Məclisin qərarı ilə Azərbaycan Respublikası Prezidentinin səlahiyyətlərinin icrasına başladı. 1993-cü il oktyabrın 3-də ümumxalq səsverməsi nəticəsində Heydər Əliyev Azərbaycan Respublikasının Prezidenti seçildi.

Qısa müddət ərzində sabitlik bərpa olundu və ölkənin iqtisadi dirçəlişi üçün tədbirlərin görülməsinə başlanıldı. Xarici investisiyaların cəlb edilməsi məqsədilə cəsarətli siyasi addımlar atıldı. 1994-cü il sentyabrın 20-də "Əsrin müqaviləsi"nin imzalanması ilə müstəqil Azərbaycan dövlətinin tarixində yeni milli neft strategiyası həyata keçirilməyə başlandı.

İqtisadiyyatın digər sahələrində olduğu kimi, dəmir yollarında da

sion of the Milli Majlis on 24 July. He was elected president by national elections on 3 October 1993.

Stability was quickly restored and measures for the revival of the country's economy were initiated. Brave political steps were made to attract foreign investment. With the signing of the 'Contract of the Century' on 20 September 1994, a historic new national oil strategy for Azerbaijan started was undertaken.

As in other fields of the economy, revival began in the railways too. The city of Horadiz was freed from the Armenian aggressors in a successful operation by the Azerbaijani army in 1994. The section of line to Horadiz station was repaired and returned to

dirçəliş başlamışdı. Hələ 1994-cü ildə Azərbaycan ordusunun keçirdiyi uğurlu əməliyyat nəticəsində Horadiz şəhəri erməni qəsbkarlarından azad edildi. Heydər Əliyevin təşəbbüsü və rəhbərliyi ilə dəmir yollarının Horadiz stansiyasına qədər olan hissəsi bərpa olundu və işlək vəziyyətə gətirildi.

Azərbaycan Nazirlər Kabinetinin 8 avqust 1995-ci il tarixli 171 saylı əmri ilə "Oktyabr inqilabı" ordenli Azərbaycan Dəmir Yoluna "Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolu" adı verilmişdir.

1996-cı il iyulun 18–19-da Heydər Əliyevin sədrliyi ilə Nazirlər Kabinetinin yığıncağı keçirildi və dəmir yolundakı neqativ hallar ölkə başçısı tərəfindən kəskin tənqid olunaraq prinsipial qiymət verildi. Ölkə prezidenti böhran vəziyyətinin aradan qaldırılması istiqamətində təcili tədbirlər görülməsini tələb etdi.

use on the initiative and leadership of Heydar Aliyev.

Azerbaijan Railways with its Order of the October Revolution was renamed Azerbaijan State Railways by Decree 171 of the Cabinet of Ministers of Azerbaijan on 8 August 1995.

A meeting of the Cabinet of Ministers took place from 18–19 July 1996 under the leadership of Heydar Aliyev and problems on the railways were severely criticised by the state leader in a principled evaluation. The president demanded serious measures to resolve the problems.

Work on the provision of electric railways had continued since 1996. Contact lines in Puta station, a power plant branch at Khidirli station and cable lines at Horadiz station were restored, electric lines were laid at Ganja wagon depot and a transformer was in-

Hacıqabul dəmir yolu stansiyası təmirdən sonra. 2005-ci il

Hajiqabul railway station after renovation, 2005



1996-cı ildən dəmir yollarının elektrik təminatı ilə bağlı işlər aparılmışdır. Puta stansiyasında kontakt xətləri, Xıdırlı stansiyasında yarımstansiya, Horadiz stansiyasında hava kabelləri bərpa olunmuş, Gəncə vaqon deposu üçün elektrik xətləri çəkilmiş, Keşlə stansiyasında transformator qurulmuşdur. 1996-cı il dekabrın 28-də Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolunun ilk firma qatarı Bakı–Ağstafa marşrutu üzrə sərnişinlərin istifadəsinə verildi. Sonradan Azərbaycanın digər istiqamətlərinə hərəkət edən qatarlar firma qatarları səviyyəsində yeniləşdirildi.

1996-cı ildən Azərbaycan dəmir yolu tranzit yol kimi bir neçə beynəlxalq nəqliyyat dəhlizində iştirak etməyə başladı. Buna nail olmaq üçün Heydər Əliyevin rəhbərliyi ilə Azərbaycan hökuməti gərgin danışıqlar aparmalı oldu. Bu danışıqlar həm qonşu ölkələrin rəhbərləri, həm də Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolunun üzv olduğu beynəlxalq nəqliyyat qurumları ilə aparılırdı. Belə ki, MDB və Baltikyanı dövlətlərin Dəmir Yolları Nəqliyyatı Şurası (Azərbaycan 1992-ci ildən bu şuranın üzvüdür), Dəmir Yolları Əməkdaşlığı Təşkilatı (Azərbaycan 1993-cü ildən bu təşkilatın üzvüdür), Beynəlxalq Dəmir Yolları İttifaqı (Azərbaycan 1995-ci ildən bu ittifaqın üzvüdür) ilə aparılmış danışıqlar nəticəsində Şərqlə Qərb arasında strateji körpü rolunu oynayan Azərbaycanın əlverişli tranzit əhəmiyyətli dövlət kimi bölgədəki lider statusu təmin olundu.

Artıq 1997-ci ilin may ayından Bakıdan Moskvaya gedən qatarların hərəkəti bərpa edildi. Dekabrın 4-dən Bakı–Rostov istiqamətində yeni sərnişin qatarı xəttə buraxıldı. Ondan sonra Kiyev, Brest, Xarkov, Həştərxan, Yekaterinburq, Sankt-Peterburq, Tümen, Novosibirsk, Voronej, Lvov, Brest, Simferopol, Odessa, Saratov, Ufa, Çelyabinsk şəhərlərinə hərəkət edən sərnişin qatarları stalled at Keshla station. The first Azerbaijan State Railways branded train entered service on the Baku–Aghstafa route on 28 December 1996. Then all trains on other routes in Azerbaijan were renewed as branded trains.

Azerbaijan railways began to operate as a transit point on various international transportation routes from 1996. Azerbaijan's government, supervised by Heydar Aliyev, achieved this by intensive negotiations with both country leaders and the international transport organisations that Azerbaijan State Railways was a member of. Thus, Azerbaijan's leading status as a transit country with a role as strategic bridge between the East and the West was maintained by negotiations with the Railway Transport Council of CIS and Baltic countries (Azerbaijan has been a member of this Council since 1992), the Railways Partnership Organization (Azerbaijan has been a member of this organisation since 1993) and the International Railways Union (Azerbaijan has been a member of this union since 1995).

The running of Baku–Moscow trains was restored in May 1997. A new passenger train was launched on the Baku–Rostov route on 4 December. Then passenger trains and trailer wagons were launched to Kiev, Brest, Kharkov, Heshterkhan, Yekaterinburq, Saint-Petersburg, Tumen, Novosibirsk, Voronezh, Lvov, Brest, Simferopol, Odessa, Saratov, Ufa and Chelyabinsk. Nakhchivan–Tabriz trains ran once a week.

A 12-channel communication system was installed on the Boyuk Kesik–Aghstafa, Baku–Ashgabat and Baku–Kiev telegraph systems. A single-channel system, 12 electric lines, radio-trains and stations for developing communications were built in Horadiz.

və qoşma vaqonlar hərəkətə buraxıldı. Naxçıvan–Təbriz marşrutu üzrə qatarlar həftədə 1 dəfə işləməyə başladı.

Böyük Kəsik–Ağstafa sahəsində 12 kanallı rabitə sistemi, Bakı–Aşqabat, Bakı–Kiyev teleqraf sistemləri işə salındı. Horadizdə rabitə əlaqəsinin qurulması məqsədilə birkanallı sistem, 12 elektrik xətti, radioqatar və stansiyalararası rabitə sistemi quruldu.

Bakı-sərnişin stansiyasında 1997-ci il sentyabrın 1-dən biletlərin satışı kompüter sistemi vasitəsilə həyata keçirilməyə başladı.

1998-ci il yanvarın 4-də Azərbaycan Respublikasının Prezidenti Heydər Əliyevin iştirakı ilə Dübəndi neft terminalının və stansiyasının açılış mərasimi keçirildi. Stansiyada quraşdırılan avadanlıq tez və ekoloji baxımdan təhlükəsiz şəraitdə sisternləri neftlə doldurub yola salmağa imkan verirdi.

Azərbaycan Respublikasının Prezidenti Heydər Əliyev dəmir yolunun fəaliyyətini yüksək qiymətləndirmiş və Dübəndi terminalının və stansiyasının açılış mərasimində qeyd etmişdir: "Mən bu gün burada verilən məlumatları çox məmnuniyyət hissi ilə qəbul edirəm ki, Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolu İdarəsi buraxılmış səhvləri artıq aradan qaldırır və öz işinin keyfiyyətini yaxşılaşdırır, yaxşı iqtisadi nəticələr əldə edir. Bu çox vacib məsələdir. Çünki dəmir yolu Azərbaycan iqtisadiyyatının böyük bir hissəsidir. Azərbaycan dəmir yolunu on illərlə yaratmışıq, onun maddi-texniki bazasını qurmuşuq. Təəssüflər olsun ki, 1990-cı ildən başlayaraq Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolunda da çox şeylər dağılıbdır, itirilibdir. Yaxşı ki, indi bunların qarşısı alınır. Mən indi Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolunda inkişafı hiss edirəm".

Bakı lokomotiv deposunda elektrovoz və elektrik qatarlarının əsaslı,



Heydər Əliyev Dübəndi neft terminalının rəmzi qırmızı lentini kəsir. 1998-ci il

Heydar Aliyev cutting the red ribbon at the Dubendi oil terminal, 1998

A computerised ticket sales system was launched at Baku-passenger station on 1 September 1997.

The opening ceremony of Dubendi oil terminal and station took place on 4 January 1998 with the participation of President Heydar Aliyev. Equipment installed at the station enabled the speedy transfer of oil to tanks without environmental damage. Basic repairs to electric trains in Baku's locomotive depot and running repairs of Bilajari and Imishli diesel locomotives depots began. In 1998, Baku's wagon repair plant received the International Transportation Award (Madrid, Spain) for quality.

The integration of Azerbaijan railways into the international transport system continued. Thus, an international conference dedicated to the revival of Great Silk Way opened on the initiative of national leader Heydar Aliyev on 7–9 September 1998. A number of important documents, including a principal multilateral agreement on international transit, as well as five technical regulations, including one on cooperation on railway transit were adopted during the conference, in which 13 countries and 32 international organizations participated.



Heydər Əliyev Dübəndi neft terminalının açılışında. 1998-ci il

Heydar Aliyev at the opening of the Dubendi oil terminal, 1998

Biləcəri və İmişli lokomotiv depolarında teplovozların cari təmirinə başlanıldı. 1998-ci ilin nəticələrinə görə Bakı vaqon təmiri zavodu keyfiyyət üzrə "Nəqliyyat üzrə beynəlxalq mükafat"a (Madrid, İspaniya) layiq görüldü.

Azərbaycan dəmir yollarının dünya nəqliyyat sisteminə inteqrasiya prosesi davam edirdi. Belə ki, ümummilli lider Heydər Əliyevin təşəbbüsü ilə 1998-ci il sentyabrın 7–9-da Bakıda Böyük İpək yolunun dirçəldilməsinə həsr olunmuş beynəlxalq konfrans keçirildi. 13 dövlətin və 32 beynəlxalq təşkilatın iştirak etdiyi tədbirdə bir sıra vacib sənədlər, o cümlədən "Beynəlxalq tranzit daşınmaları haqqında əsas çoxtərəfli razılıq", həmçinin 5 texniki əsasnamə, o cümlədən "Dəmir yolu daşımaları sahəsində əməkdaşlıq barədə" müqavilə qəbul edilmişdir.

Bakıda dəmiryolçuların bir çox beynəlxalq forumları: MDB və Baltik-

A number of international railway forums in Baku: meetings of the Railway Transport Council of CIS and Baltic countries, a tariff conference, sessions of the ORC and Council of Ministers, a meeting of the railway leaders of Economic Cooperation Organization member countries and other events were organised.

Azerbaijan State Railways were also active in social events. Thus, a dormitory was built for the families of railway workers at Keshla railway station and handed over on 11 February 1998. A school for 784 desks was opened in Qizilpambig village, Ujar, on 7 May on the occasion of Heyday Aliyev's 75th birthday. President Aliyev visited Keshla station on 6 December 1998 to inspect the houses, healthcare and domestic facilities and classrooms constructed from containers for refugees and IDPs in camps built by railway workers. A cere-



Lənkəran dəmir yolu stansiyası təmirdən sonra. 2005-ci il

Lankaran railway station after renovation, 2005

Şəki dəmir yolu stansiyası təmirdən sonra. 2005-ci il

Sheki train station after renovation, 2005





Astara dəmir yolu stansiyası təmirdən sonra. 2005-ci il

Astara railway station after renovation, 2005

yanı Dövlətlərin Dəmir Yolu Nəqliyyatı Şurasının yığıncaqları, Tarif Konfransı, Dəmir Yolları Əməkdaşlıq Təşkilatı Nazirlər Müşavirəsinin sessiyası, İqtisadi Əməkdaşlıq Təşkilatının üzvü olan ölkələrin dəmir yolu rəhbərlərinin müşavirəsi və başqa tədbirlər keçirilmişdir.

Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolu sosial yönümlü tədbirlərdə də fəal iştirak edirdi. Belə ki, 1998-ci il fevralın 11-də Keşlə dəmir yolu stansiyasında dəmiryolçuların ailələri üçün yataqxa-

mony to hand over houses made of large containers by Azerdemiryoltikintiservis Production Unit to IDPs in the Bilasuvar region took place on 27 October 1999. A school for 645 desks was built at Shirvan station.

29 bridges were restored and 15,500 metal-concrete railroad sleepers were replaced in 1999. A 16 km main line between Mingachevir station and the hydroelectric power station was repaired on 5 April 1999. An

Balakən dəmir yolu stansiyası təmirdən sonra. 2005-ci il

Balakan railway station after renovation, 2005



na inşa olunub istifadəyə verildi. Mayın 7-də Ucar rayon Qızılpambıq kəndində Heydər Əliyevin anadan olmasının 75 illiyi şərəfinə 784 şagird yerlik məktəb açıldı. Azərbaycan Respublikasının Prezidenti Heydər Əliyev dəmiryolçular tərəfindən qurulmuş çadır şəhərciklərində məskunlaşmış qaçqınlar və məcburi köçkünlər üçün konteynerlərdən hazırlanmış evlərə, səhiyyə, məişət xidməti obyektlərinə, sinif otaqlarına baxmaq üçün 6 dekabr 1998-ci ildə Keşlə stansiyasında olmuşdur. 1999-cu il oktyabrın 27-də "Azərdəmiryoltikintiservis" istehsalat birliyi tərəfindən Biləsuvar rayonunda məskunlaşmış məcburi köçkünlərə iriölçülü konteynerlərdən evlərin verilməsi mərasimi oldu. Şirvan stansiyasında 645 şagird yerlik yeni məktəb binası inşa edildi.

1999-cu ildə 29 dəmir yolu körpüsü təmir olundu, həmçinin 15.500 dəmir-beton şpallar əvəz edildi. 1999-cu il aprelin 5-də Mingəçevir-şəhər–Mingəçevir SES stansiyaları arasında 16 km-lik əsas dəmir yolu təmir olundu. Bakı–Gəncə istiqamətində "Ekspress" tipli firma sərnişin qatarı xəttə çıxdı.

Express-type branded passenger train was launched on the Baku–Ganja line. A computerised ticket sales system was installed at Ganja station.

The surgery and therapeutic division of the Baku railway hospital was repaired and provided with new equipment. Hospitals were repaired at Julfa and Nakhchivan stations and a dispensary with 30 beds was built. The main building of the Baku railway hospital was fully repaired in 2000.

Since 2000, the volume of cargo transportation on Azerbaijan Railways has increased by 25% each year. 27 diesel locomotives and 17,804 wagons underwent basic repairs and 35,695 cargo wagons had running repairs between 1998 and the first quarter of 2000.

A new passenger train was launched on the Nakhchivan–Sherur line in 2001 and a track was laid to Guleband village, Ujar, in the same year. 503 km of fibre optic cable was laid on the Baku–Boyuk Kesik line as part of the TACIS programme on 15 October of the same year. This work was completed in 2003. A Baku–Brest



Vahid Nadirli. 1995-ci il
Vahid Nadirli, 1995



Dövlət Dəmir Yolu Liseyində Bilik günü. 2015-ci il

Knowledge day at State Railway Lyceum, 2015



Ziya Məmmədov. 2002-ci il
Ziya Mammadov, 2002



Mehdi Mehdiyev. 2004-cü il
Mehdi Mehdiyev, 2004

Gəncə dəmir yolu vağzalında biletlərin satışında kompüter sistemi tətbiq olunmağa başladı.

Bakı dəmiryol xəstəxanasının cərrahiyyə və terapevtik bölməsi yenidən təmir olundu və yeni avadanlıqla təchiz edildi. Culfa və Naxçıvan stansiyalarındakı xəstəxanalar təmir olundu, 30 çarpayılıq müalicəxana inşa edildi. Bakı dəmir yolu xəstəxanasının baş korpusu 2000-ci ildə tam təmir olundu.

2000-ci ildən Azərbaycan dəmir yolları ilə yükdaşımaların həcmi hər il 25% artmağa başlamışdır. 1998-ci ildən 2000-ci ilin birinci rübünədək 27 teplovoz, 17.804 vaqon əsaslı, 35.695 yük vaqonu cari təmir olunmuşdur.

2001-ci ildə Naxçıvan–Şərur marşrutu üzrə yeni sərnişin qatarı xəttə buraxıldı, həmçinin Ucar rayon Gülabənd kəndində dəmiryol keçidi inşa edildi. Həmin il oktyabrın 15-də TASİS proqramı çərçivəsində Bakı–Böyük Kəsik istiqamətində 503 km məsafədə fiberoptik kabel xətti salındı. 2003-cü ilin iyun ayında həmin iş başa çatdı. 3 iyun 2002-ci ildən Bakı–Brest sərnişin qatarı xəttə buraxılmışdır. Həmçinin Bakı–Mingəçevir xəttinə yeni qatar buraxıldı.

passenger train was launched on 3 June 2002. At the same time, a new Baku–Mingachevir train was launched.

The restoration of the Baku Children's Railway began, aiming to train young specialists and raise interest among children and teens in the railway profession. The Bahar and Dede Qorqud stations, as well as 300 m of track, 2 diesel locomotives and 6 wagons were repaired and after capital repair the BCRW began to work in 2002.

President Heydar Aliyev greatly appreciated the work of the railways and stated at the opening ceremony of Dubendi terminal and station: "I receive the information given here today with great pleasure, because the Azerbaijan State Railway Administration is already fixing its mistakes, improving the quality of its work and achieving good economic results. This is a very important issue, because the railway is a major part of Azerbaijan's economy. We have been developing Azerbaijan's railways for decades and have established its material and technical basis. Unfortunately, many things were destroyed and lost from Azerbaijan State Railways since 1990. Fortunately, this

Gənc kadrların hazırlanması, həmçinin uşaq və yeniyetmələrə dəmiryolçu sənətinə marağın aşılanması məqsədilə Bakı Uşaq Dəmir Yolunun bərpası üzrə işlər aparıldı. 2002-ci ildə "Bahar" və "Dədə Qorqud" stansiyaları, 300 m yol, 2 teplovoz, 6 vaqon təmir edildi və əsaslı təmirdən sonra BUDY işə salındı.

1996-cı ildə 2 nömrəli Orta Texniki Peşə Məktəbi "Dövlət Dəmir Yolu Liseyi" adlandırılıb. Belə ki, məktəb 1969-cu ildən bu günə kimi "elektrovozun maşinist köməkçisi", "teplovozun maşinist köməkçisi", "dəmiryol stansiya növbətçisi", "sərnişin vaqonlarının bələdçisi", "bilet (yük) kassiri", "yük və baqaj qəbul-təhvilçisi", "metropoliten elektrik qatarlarının maşinist köməkçisi" ixtisasları üzrə 40 minə yaxın ixtisaslı kadr hazırlayıb.

Bakı Dəmir Yolu Nəqliyyatı Texnikumu 2000-ci ildən etibarən Təhsil Nazirliyinin tabeliyinə verilmiş, 2002-ci ildən "Bakı Dövlət Rabitə və Nəqliyyat Kolleci", 2015-ci ildən "Azərbaycan Texniki Universitetinin nəzdində Bakı Dövlət Rabitə və Nəqliyyat Kolleci" adlandırılmışdır.

1993-cü ilin noyabrından 1996-cı ilin iyun ayınadək Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolunun rəisi vəzifəsində Vahid Məmmədrza oğlu Nadirli, 1996-cı ilin iyulundan 2002-ci ilin avqust ayınadək Ziya Ərzuman oğlu Məmmədov, 2002-ci ilin avqustundan 2004-cü ilin fevral ayınadək Mehdi Musa oğlu Mehdiyev çalışmışlar.

is prevented now. I now sense some development at Azerbaijan State Railways".

In 1996, Secondary Technical Vocational School No. 2 was renamed the State Railway Lyceum. Thus, since 1969 the school has prepared over 40,000 specialists: assistant electric locomotive driver, assistant diesel locomotive driver, railway station shiftworker, passenger train conductor, ticket (cargo) cashier, cargo and baggage receiving and handling specialist and assistant metro electric train driver.

The Baku Railway Transport Technical College was given to the Ministry of Education in 2000, renamed the Baku State Communication and Transport College in 2002 and the Baku State Communication and Transport College under the Azerbaijan Technical University in 2015.

The position of chairperson of Azerbaijan State Railways was Vahid Mammadrza oghlu Nadirli from November 1993 to June 1996, Ziya Arzuman oghlu Mammadov from July 1996 to August 2002 and Mehdi Musa oghlu Mehdiyev from August 2002 until February 2004.

DƏMİR YOLLARI TARİXİNDƏN MARAQLI FAKTLAR

INTERESTİNG FACTS FROM RAİLROAD HİSTORY

Dünyanın ən bahalı bilətləri olan qatar “Qızıl qartal” lyuks qatarıdır. Rusiya Federasiyasında Moskva - Vladivostok xətti ilə hərəkət edən lyuks qatarın bir biletinin qiyməti 15.495 ABŞ dollardan başlayır. Kupeləri lyuks şəraitində olan qatar ildə bir neçə dəfə reysə çıxır, qatarın istirahət üçün bütün şəraiti, hətta öz zəngin kitabxanası vardır.







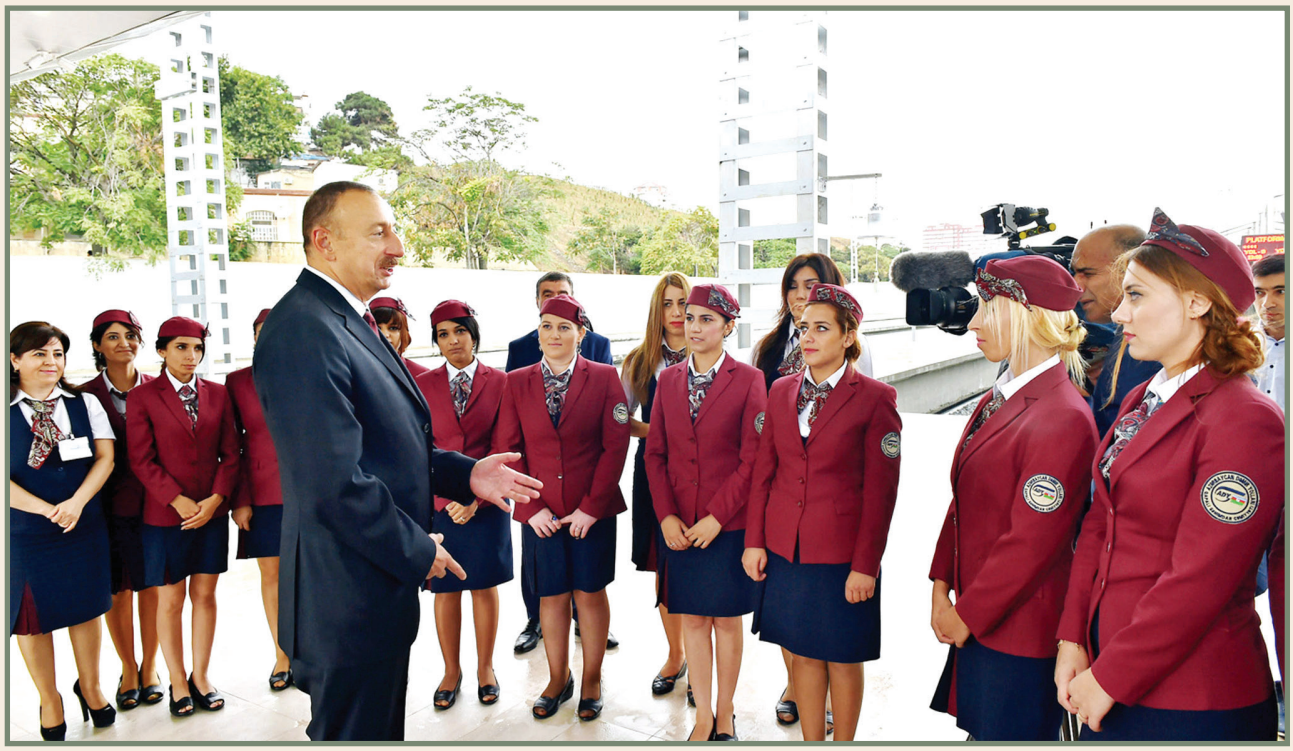
The Golden Eagle luxury train is the train with the most expensive tickets in the world. The price of one ticket of this luxury train, which travels on the route Moscow-Vladivostok, is 15495 US dollars. The train, which has luxury coupes, travels several times a year, has all the conditions for rest, even a rich library.

VI FƏSİL

CHAPTER VI

AZƏRBAYCAN DƏMİR YOLLARI BU GÜN və SABAH

AZERBAIJAN RAILWAYS TODAY AND TOMORROW



Prezident İlham Əliyev hər zaman dəmiryolçuların ağır və şərəfli işində onlara dəstək və qayğı ilə yanaşır

President Ilham Aliyev has always attended to and supported the hard work of dedicated railway workers

Ulu öndər Heydər Əliyevin təməlini qoyduğu müasir dövrün iqtisadi islahatları Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev tərəfindən uğurla davam etdirilir.

Heydər Əliyevin rəhbərliyi ilə yaradılmış nəqliyyat infrastrukturunun inkişaf etdirilməsi və modernləşdirilməsi prosesi dövlət başçısı İlham Əliyev tərəfindən daha intensiv şəkildə aparılır.

Prezident İlham Əliyevin 7 oktyabr 2005-ci ildə imzaladığı "Dəmir yolu işçilərinin peşə bayramının təsis edilməsi haqqında" sərəncama əsasən hər il oktyabrın 13-ü müstəqil Azərbaycan dəmir yolunun yarandığı gün – Azərbaycan dəmir yolu işçilərinin peşə bayramı günü kimi qeyd olunur.

Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin 20 iyul 2009-cu il tarixli sərəncamı ilə dəmir yolu nəqliyyatı sisteminin inkişafının beynəlxalq standartlar səviyyəsinə çatdırılması

The economic improvements of modern times initiated by national leader Heydar Aliyev are successfully continued by President Ilham Aliyev.

The process of developing and modernizing the transportation infrastructure created under Heydar Aliyev's leadership has been intensified by Ilham Aliyev.

By President Ilham Aliyev's decree Establishing a Professional Holiday for Railway Workers of 7 October 2005, 13 October is celebrated as the professional day of Azerbaijani railway workers; as this was the date on which independent Azerbaijani railways were established.

The Azerbaijan Railways CJSC was created by President Ilham Aliyev's decree of 20 July 2009 to raise the railway transportation system to international standards. The regulations and structure of Azerbaijan Railways CJSC was confirmed by a corresponding de-

"Azərbaycan Dəmir Yolları" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin loqotipi

Azerbaijan Railways CJSC logo

məqsədilə "Azərbaycan Dəmir Yolları" Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti yaradılmışdır. Nazirlər Kabinetinin müvafiq qərarı ilə 15 fevral 2010-cu ildə "Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC-nin nizamnaməsi və strukturu təsdiq olundu.

2004-cü ilin fevralından 2015-ci ilin fevralına kimi Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolunun rəisi vəzifəsində Arif Nəriman oğlu Əsgərov çalışmışdır.

Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev 6 iyul 2010-cu ildə "Azərbaycan Respublikasında dəmir yolu nəqliyyat sisteminin 2010–2014-cü illərdə inkişafına dair Dövlət Proqramı"nın təsdiq edilməsi haqqında sərəncam imzalamışdır. Proqramda Azərbaycan dəmir yolu nəqliyyatının sürətli inkişafını təmin edən bütün məqamlar öz əksini tapıb. Dövlət proqramının icra edilməsi ilə Azərbaycanın tranzit potensialının artırılması, dəmir yolu nəqliyyatında xidmətlərin səviyyəsinin yüksəldilməsi, sərnişin və yüklərin daşınmasında nəqliyyat xərclərinin azaldılması yolu ilə nəqliyyat kompleksinin səmərəli fəaliyyətinin təmin olunması nəzərdə tutulmuşdur.

Vaqon və lokomotiv parkının yeniləşdirilməsi, yol, elektrik təchizatı, işarəvermə və rabitə və s. təsərrüfatların əsaslı təmiri, Bakı–Böyük Kəsik istiqamətində sabit cərəyandan dəyişən cərəyana keçid, texniki vasitələrin modernləşdirilməsi və digər mühüm vəzifələrin icrası istiqamətində vacib addımlar atılmışdır.

2008-ci ildə sovet dövlətinin rəhbərlərindən biri, Azərbaycan xalqının ümummilli lideri, "Baykal–Amur magistralı"nın baş qurucusu Heydər Əliyevin şərəfinə bu yolun Anqoya stansiyasında onun adını daşıyan vağzalın təntənəli açılışı olmuşdur. Bu şəhər böyük rəhbərin qayğısı və gərgin əməyi sayəsində yaradılmışdır.

cree of the Cabinet of Ministers on 15 February 2010.

Arif Nariman oghlu Asgarov was chairman of Azerbaijan State Railways from February 2004 to February 2015.

President Aliyev signed a decree confirming The State Programme on a development plan for the railway transportation system of the Republic of Azerbaijan for 2010-2014 on 6 July 2010. All factors for the rapid development of the country's railways are described in the programme. The programme's implementation provided for efficiency of transportation in raising Azerbaijan's transit potential, upgrading the level of service on the railways and reducing the costs of passenger and cargo transport.

Vital work was done in many areas including: modernising the wagon and locomotive depot and track electricity supply; conducting basic repairs to signalling, communication and other facilities; switching from direct to alternating current on the Baku–Boyuk Kesik line and modernising technical facilities.

The official opening of the eponymous station in honour of Heydar Aliyev, who in his time was a member of the Soviet Union Politburo, national leader of the people of Azerbaijan and the main initiator of the Baykal-Amur main line, took place at Angoya on this main line in 2008. The city of Angoya had been created by the attention and hard work of the great leader.

Ticket sales at all ticket offices at Baku passenger station, Ganja railway station and in stations in the west of the Republic have been issued via the Central Information Database since 2010.

Five CME-3 series diesel locomotives belonging to the Azerbaijan Railways CJSC have returned after un-



Arif Əsgərov. 2007-ci il
Arif Asgarov, 2007

Anqoya stansiyasında Heydər Əliyev adına vağzalın açılış mərasimi. 2008-ci il

The opening of Heydar Aliyev railway station at Angoya, 2008





Horadiz dəmir yolu stansiyasının təmirdən sonra açılışı. 2012-ci il

The opening of Horadiz railway station following renovation, 2012

2010-cu ildən etibarən Bakı-sərnişin stansiyası, Gəncə vağzalı və respublikanın qərb zonasındakı stansiyalarda fəaliyyət göstərən bütün bilet kassalarında bilet satışı Mərkəzi Məlumat Bazasından istifadə edilməklə həyata keçirilir.

"Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC-yə məxsus 5 ədəd ÇME-3 seriyalı teplovoz Çexiya Respublikasının Nümburq şəhərindəki "Dəmiryol nəqliyyatı vasitələrinin təmiri" zavodunda əsaslı təmir olunaraq ölkəyə gətirildi. 10 iyun 2011-ci ildə "Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC-nin Ağstafa–Tatlı sahəsinin 97-ci kilometrində əsaslı təmir prosesinə start verildi.

2015-ci il fevralın 9-da Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin sərəncamı ilə ölkənin nəqliyyat quruculuğunda təşəbbüskarlığı və işgüzarlığı ilə seçilən Cavid Qurbanov "Azərbaycan Dəmir Yolları" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin sədri təyin olunmuşdur. Cavid Qənbər oğlu Qurbanov 1958-ci ildə Kəlbəcər rayonunun Ağdaban kəndində anadan olmuş, 1985-ci ildə Azərbaycan İnşa-

dergoing capital repairs at the Railway Transport Repair plant in Numburg, Czech Republic. Capital repairs on the 97th km of the Aghstafa-Tatli area of the Azerbaijan Railways CJSC were started on 10 June 2011.

By President Ilham Aliyev's decree adopted on 9 February 2015, Javid Qurbanov, known for his initiatives and industriousness in the establishment of the country's transport system, was appointed chairman of the Azerbaijan Railways CJSC. Javid Qanbar oghlu Qurbanov was born in Aghdaban village, Kelbajar, in 1958 and in 1985, he received his degree in mechanical engineering at the Azerbaijan Construction Engineers Institute. He worked in electro-energy as an electrician in the city of Kelbajar from 1975–1976 and was in military service from 1977–1979. He worked at the 26 Baku Commissars print house from 1979-1980 and at the Azerdovletlayiha Institute from 1980–1981. He was chief mechanical engineer and deputy chairman of the Azernaqliyyattikinti trust transport depot from 1982–1987. He was direc-



Cavid Qurbanov
Javid Qurbanov

at Mühəndisləri İnstitutunu mühəndis-mexanik ixtisası üzrə bitirmişdir. 1975–1976-cı illərdə Kəlbəcər şəhərində elektroenergetika sahəsində elektrik montyoru işləmiş, 1977–1979-cu illərdə hərbi xidmətdə olmuşdur. 1979–1980-ci illərdə 26 Bakı Komissarı adına mətbəədə, 1980–1981-ci illərdə "Azərdövlətlayihə" İnstitutunda işləmişdir. 1982–1987-ci illərdə "Azərnəqliyyattikinti" trestinin avtobazasında baş mexanik, rəis müavini vəzifələrində çalışmışdır. O, 1987–1992-ci illərdə "Elektromexanikləşdirmə" trestinin 4 saylı Avtonəqliyyat Kontorunda direktor, 1992–1993-cü illərdə Kənd Təsərrüfatı və Ərzaq Nazirliyinin Respublika İxtisaslaşdırılmış İstehsalat Avtomobil Nəqliyyatı Birliyində baş direktor, 1993–1994-cü illərdə "Azəravtoyol" Dövlət Şirkətində prezident, 1994–1995-ci illərdə "Avtoərzaqnəqliyyat" İstehsalat Birliyində baş direktor, 1995–1997-ci illərdə Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolu İdarəsinin Bakı bölməsinin təchizat şöbəsində rəis, ADDY "Azərdəmiryolservis" İstehsalat

tor of Elektromexanikleshdirme trust's Auto-transportation bureau number 4 from 1987–1992, chief director of the Specialized Production Automobile Transportation Unit at the Ministry of Agriculture and Food from 1992–1993, president of the Azeravtoyol State Company from 1993–1994, chief director of the Avtoerzaqneqliyyat Production Unit from 1994–1995, head of the Baku provision department of the Azerbaijan State Railways Administration from 1995–1997, chairman of the ASRW Azerdemiryolservis Production Unit, deputy chairman of Azerbaijan State Railways and chairman of the Azerdemiryolservis Production Unit from 1997–2003, head of the Yolneqliyyatservis department of the Ministry of Transport from 2003–2007 and head of the Azəryolservis Open Joint-Stock Company of the Ministry of Transport from 2007–2015. A Candidate of Technical Sciences Javid Gurbanov was a deputy of the Milli Majlis of the Republic of Azerbaijan from Kelbajar of III, IV and V elections constituency 123.

On 18 September 2015, the Azerbaijan State Railways CJSC was removed from subordination to the Ministry of Transport and became an independent organization. This decision facilitated its effective and flexible work.

President Aliyev has stated many times that the government's main policy is to reduce the Republic's dependency on oil and gas exports and to seek alternative sources of income. From this perspective, Azerbaijan Railways clearly has the potential to bring wealth to the country. A favourable geo-strategic location enables the development of transit routes here.

Birliyində rəis, 1997–2003-cü illərdə Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolu rəisinin müavini – "Azərdəmiryolservis" İB-də rəis, 2003–2007-ci illərdə Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyinin "Yolnəqliyyatservis" departamentində rəis, 2007–2015-ci illərdə Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyinin "Azəryolservis" Açıq Səhmdar Cəmiyyətində sədr vəzifələrində çalışmışdır. Texniki elmlər namizədi Cavid Qurbanov 123 saylı Kəlbəcər seçki dairəsindən III, IV və V çağırış Azərbaycan Respublikası Milli Məclisinin deputatı olub.

However, the situation pre-2015 did not allow achievement of these global goals. There were a number of problems regarding passenger comfort and timely delivery of passengers and cargo. Raising passenger and cargo turnover and train speed required solutions to a number of complex problems, including security.

Although the technology and equipment remaining from the Soviet period was periodically repaired, it was obsolete and running repairs were not the answer. 38 (23 totally inoperative) of 120 electric locomotives and

Cavid Qurbanov
Javid Qurbanov



2015-ci il sentyabrın 18-də "Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolları" QSC Nəqliyyat Nazirliyinin tabeliyindən çıxarılaraq müstəqil qurum elan edilib. Bu qərar "Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolları"nın daha operativ və çevik fəaliyyət göstərməsinə imkan vermişdir.

Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev dəfələrlə qeyd etmişdir ki, hökumətin əsas siyasəti respublika iqtisadiyyatının neft və qaz ixracından olan asılılığının azaldılmasına və alternativ gəlir mənbələrinin axtarışına yönəlib. Bu baxımdan Azərbaycan dəmir yolu, şübhəsiz, ölkəyə kifayət qədər gəlir gətirmək potensialına malikdir. Ölkənin əlverişli geostrateji mövqeyi burada tranzit yollarını inkişaf etdirməyə imkan verir.

Lakin 2015-ci ilədək mövcud olan vəziyyət qarşıya qoyulan qlobal məsələlərə cavab vermirdi. Belə ki, sərnişinlərin rahatlığı, onların və yüklərin mümkün qədər qısa müddətə ünvana çatdırılmasında bir sıra problemlər nəzərə çarpırdı. Yük və sərnişin dövriyyəsinin artırılması, qatarların hərəkət sürətinin qaldırılması müxtəlif növ problemlərin, o cümlədən təhlükəsizlik məsələlərinin kompleks həllini tələb edirdi.

Hələ sovet dövründən qalmış texnika və avadanlıq mütəmadi şəkildə təmir olunsa da, artıq istismar müddəti bitmişdi və nəticədə cari təmir işləri problemi həll etməyə imkan vermirdi. Dəmir yollarının balansında olan 120 elektrovozdan 38-i (23-ü tamamilə sıradan çıxmışdı), 123 teplovozdan 87-si işləmirdi (30-u tamamilə sıradan çıxmışdı). Vaqonlar sarıdan vəziyyət daha acınacaqlı idi: 670 sərnişin vaqonundan yalnız 150 ədəd normal istismar oluna bilərdi; 18.472 yük vaqonundan 14 min vaqonun istismar müddəti ötmüşdü. Aparılmış təhlillərə əsasən,

87 (30 totally inoperative) of 123 diesel locomotives were not functional. The condition of wagons was even worse: only 150 of 670 passenger wagons could be used normally; 14,000 of 18,472 cargo wagons were time expired. Research revealed that according to age and technical condition, only 24 of the existing wagon depots would be able to leave the borders of the Republic of Azerbaijan by 2020. The average speed on the rails was 24.5 km/hour, the average speed of passenger trains on single lines was 65.7 km/hour and 70.0 km/hour on double lines.

To resolve the problems, negotiations were initiated with various foreign companies for the purchase of modern equipment and technology. The Azerbaijan State Railways CJSC bought four modern VL-11M6 model electric locomotives under a contract signed with the Estonian Hanseatic Rail LLC company.

To renew the inventory depot, a contract was signed with the Locomotive Installation Stock Company of Kazakhstan for the purchase of 10 newly produced TE33A Evolution type diesel locomotives. After delivering the Estonian and Kazakh locomotives to Azerbaijan they were tested in local conditions and drivers were trained in the new technology. Three electric locomotives underwent capital repairs in Latvia and returned to Azerbaijan. Then, five more diesel locomotives were repaired and returned to service.

The modernization of the wagon depot of the Azerbaijan Railways CJSC with modern passenger and cargo wagons is also a priority. As a result of negotiations with the Uralvagonzavod Science and Production Corporation within the framework of the TransCaspian-2015 exhibition in Baku, 3,100 freight cars of different orientations

mövcud vəziyyət davam edəcəyi təqdirdə 2020-ci ilə qədər istismar müddəti və texniki vəziyyətinə görə Azərbaycan Respublikasının hüdudlarından kənara çıxa biləcək vaqon parkının sayı cəmi 24 ədəd təşkil edəcəkdi. Dəmir yolu üzrə orta sürət 24,5 km/saat (qatarların sahə sürəti), tək yolda sərnişin qatarlarının orta sürəti 65,7 km/saat, cüt yolda sərnişin qatarlarının orta sürəti 70,0 km/saat təşkil edirdi.

Problemin həlli üçün yeni, daha müasir texnika və avadanlığın alınması məqsədilə müxtəlif xarici şirkətlərlə danışıqlar başlamışdır. "Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC ilə Estoniya Respublikasının "Hanseatic Rail LLC" şirkəti arasında bağlanmış müqaviləyə əsasən 4 ədəd müasir VL-11M6 seriyalı elektrovoz alınmışdır.

İnventar parkının yeniləşdirilməsi çərçivəsində Qazaxıstan Respublikasının "Lokomotiv quraşdırma" Səhmdar Cəmiyyəti ilə 10 ədəd yeni istehsal edilmiş TE33A "Evolution" tipli teplovozun alınması üçün müqavilə imzalanmışdır. Estoniya və Qazaxıstan istehsalı olan teplovozlar Azərbaycana gətirilməndən sonra yerli şəraitə uyğun olaraq sınaqdan çıxarılmış, teplovoz maşinistlərinə yeni texnikanın idarə edilməsi öyrədilmişdir. Latviyada 3 ədəd elektrovoz əsaslı təmir olunaraq respublikaya gətirilmişdir. Daha sonra 5 ədəd teplovoz da əsaslı təmirdən sonra istismara buraxılmışdır.

"Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC-nin vaqon parkının müasir sərnişin və yük vaqonları ilə yeniləşdirilməsi də diqqət mərkəzində saxlanılır. Bakıda keçirilən "TransCaspian-2015" sərgisi çərçivəsində "Uralvaqonzavod" Elm-İstehsalat Korporasiyası ilə danışıqlar nəticəsində 3100 müxtəlif təmayüllü yük vaqonu alınıb ölkəmizə gətirilmişdir.



Dəmir yollarının və inventarının böyük qismi köhnəlmişdir. 2014-cü il

Most of the railways and inventory were outdated, 2014

were purchased and brought to our country.

High-speed electric trains have been purchased from the Swiss Stadler Rail Group to be used on the Baku–Sumqayit line. These two-level trains bought for secure, comfortable and speedy passenger travel consist of four wagons containing 396 seats. Each train has a capacity of 919 passengers.

A Swedish Valmet 45-tonne crane for loading containers was brought to Baku city cargo station.

Sleeping passenger wagons ordered by Azerbaijan State Railways for use in the future on the Baku-Tbilisi-Kars railway, have been viewed at the plant of the Stadler Rail Group company in Altenrhein and the body of the first wagon was received on 28 September 2016. Azerbaijan has ordered 30 sleeping wagons from the Stadler company for use on the Baku–Tbilisi–Kars route. The wagons are produced in four categories: standard, comfort, business and restaurant. Depending on the category, the wagons have 10, 20 or 32 seats. Thanks to these Stadler trains, a



Azərbaycan üçün Estoniyadan alınmış VL-11M6 seriyalı elektrovozlar. 2016-cı il

VL-11M6 electric locomotives bought from Estonia for Azerbaijan, 2016

Bakı–Sumqayıt elektrikləşdirilmiş dəmir yolunda istifadə olunması üçün İsveçrənin "Stadler Rail Group" şirkətindən sürətli elektrik qatarları alınmışdır. Sərnişinlərin rahat, sürətli və təhlükəsiz daşınması üçün nəzərdə tutulan ikimərtəbəli qatarlar dörd vaqondan ibarətdir, qatarların hər birinin ümumi sərnişin tutumu 919 nəfər, oturacaq yerlərinin sayı isə 396-dır.

speed of 100 km per hour on the Ganja line is possible. Thus, it will be possible to travel to Ganja in 3–3.5 hours.

An agreement has been signed with the French ALSTOM company to purchase 50 electric locomotives for use on the Baku–Boyuk Kesik route.

Another important issue is the repair of existing lines. The 84 km Baku–Sumqayit line was speedily rebuilt.



Azərbaycan üçün Qazaxıstandan alınmış TE33A tipli teplovoz. 2016-cı il

TE33A diesel locomotives bought from Kazakhstan, 2016

Bakı şəhər yük stansiyasına İsveçdə istehsal olunan "Valmet" markalı 45 tonluq konteyneryükləyici kran gətirilib.

2016-cı il sentyabrın 28-də "Stadler Rail Group" şirkətinin İsveçrənin Altenrayn şəhərində yerləşən zavodunda "Azərbaycan Dəmir Yolları"nın sifarişi ilə və gələcəkdə "Bakı–Tbilisi–Qars" dəmir yolu xəttində hərəkət edəcək yataq tipli sərnişin vaqonlarına baxış və hazır birinci vaqon gövdəsinin qəbulu həyata keçirilmişdir. Bakı–Tbilisi–Qars marşrutu üzrə hərəkət edəcək qatarlar üçün Azərbaycan tərəfi "Stadler" şirkətinə 30 ədəd yataq tipli vaqon sifariş edib. Vaqonlar "standart", "komfort", "biznes" və "restoran" olmaqla dörd kateqoriyada istehsal olunur. Kateqoriyasından asılı olaraq vaqonlar 10, 20 və 32 yerlik olacaqdır. "Stadler Rail Group" şirkətinin qatarları sayəsində Gəncə istiqamətində xəttə saatda 100 kilometr məsafə qət edən qatarların buraxılması nəzərdə tutulur. Bununla da Gəncəyə 3–3,5 saata çatmaq məsələsi həll ediləcək.

200 km of main lines were capitally repaired between October 2015 and early 2017. Capital repairs to 29.2 km of the Baku–Pirshaghi–Sumqayit route are ongoing. After completing this route, the 98 km Baku–Bilajari–Sumqayit–Pirshaghi–Baku circuit will be functional.





Azərbaycan üçün alınmış müxtəlif vaqon çeşidləri. 2016-cı il

Different types of wagons bought for Azerbaijan, 2016

Bakı–Böyük Kəsik marşrutu üzrə istifadə olunması üçün Fransa Respublikasının "ALSTOM" şirkətindən 50 ədəd elektrovozun alınması haqqında müqavilə imzalanmışdır

Vacib məsələlərdən biri mövcud dəmir yollarının təmiri məsələsidir. Görülmüş tədbirlər nəticəsində qısa müddət ərzində 84 kilometr uzunluğu olan Bakı–Sumqayıt yolu yenidən qurulmuşdur.

Track repair machines, track-laying cranes, elevator platforms, hopper wagons and much other equipment and machinery have been purchased to address capital repair requirements.

The launching ceremony of the first high-speed passenger train on the Baku–Sumqayit line took place with the participation of President Ilham Aliyev on 12 September 2015. During

Azərbaycan üçün alınmış müxtəlif vaqon çeşidləri. 2016-cı il

Different types of wagons bought for Azerbaijan, 2016





2015-ci ilin oktyabrından 2017-ci ilin əvvəlinədək 200 km magistral dəmir yolu xətləri əsaslı təmir olunmuşdur. Uzunluğu 29,2 km olan Bakı–Pirşağı–Sumqayıt marşrutu üzrə hazırda əsaslı təmir işləri aparılır. Bu yol tamamlanandan sonra Bakı–Biləcəri–Sumqayıt–Pirşağı–Bakı dairəvi xətti (uzunluğu 98 km) işə salınacaq.

the ceremony Javid Qurbanov, chairman of the Azerbaijan State Railways CJSC, gave him comprehensive information on the Baku–Bilajari–Sumqayit railway project. The Baku, Keshla, Bilajari, Khirdalan, Guzdek and Sumqayit passenger stations, and the 10th and 6th post-division halts are on the route. 106 sets of points have been installed on station main lines and divisional halts.





"Stadler" şirkətinin Azərbaycan üçün istehsal olunmuş ilk qatarının qəbul edilməsi. 2015-ci il

Receiving the first Stadler company train, 2015

"Stadler" şirkətinin qatarları Bakı dəmir yolu vağzalında. 2016-cı il

Stadler company trains at Baku station, 2016

Əsaslı təmir proseslərinin ehtiyaclarını ödəmək üçün müəssisələrə yol təmiri maşınları, yoldöşəyən kranlar, portal platformalar, hoper vaqonlar və bir çox texnika və avadanlıqlar alınıb.

2015-ci il sentyabrın 12-də Bakı–Sumqayıt marşrutu ilə hərəkət edən ilk sürətli sərnişin qatarının yola salınması mərasimi Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin iştirakı ilə həyata keçirildi. Tədbir zamanı "Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC-nin sədri Cavid Qurbanov Bakı–Biləcəri–Sumqayıt dəmir yolu layihəsi ilə bağlı görülən işlər barədə dövlət başçısına məlumat verdi. Yolun ümumi uzunluğu 84 kilometrdir. Marşrut üzərində Bakı, Keşlə, Biləcəri, Xırdalan, Güzdək, Sumqayıt sərnişin stansiyaları, 10-cu və 6-cı blok post-ayırma məntəqələri yerləşir. Stansiya və ayırma məntəqələrinin baş yolları üzərində 106 dəst yoldəyişən qurğu quraşdırılıb.

New platforms were built during reconstruction of Baku passenger station. Capital repairs have been carried out and contact network and signalling equipment have been renewed in four of the lines for receiving and dispatching trains at the station. 55 electronic entrance barriers and 10 sales kiosks have been installed.

Tickets can now be bought at both automatic kiosks and ticket offices. It is possible to use a Baku Card, the single payment card used on BakuBus buses and the metro and also to purchase tickets at payment terminals and by mobile phone. Depending on the number of passengers, additions can be made to the timetable. Underground passages, high platforms and modern passageways have been built here.

More than 7,590,000 passengers have been transported since the Ba-

"Valmet" şirkətinin konteyner kranı. 2016-cı il

A Valmet container crane, 2016



Bakı sərnişin stansiyasının yenidən qurulması işləri çərçivəsində yeni platformalar inşa olunub. Stansiyada qatarların qəbulu və yola salınması üçün nəzərdə tutulan yolların dördündə əsaslı təmir işləri görülüb, kontakt şəbəkəsi və işarəvermə avadanlıqları yenilənib. Stansiyada 55 turniket, 10 satış köşkü quraşdırılıb.

Qatara biletləri həm avtomatik köşklərdən, həm də kassalardan almaq mümkündür. Hazırda "BakuBus" avtobusları və metropolitendə istifadə olunan vahid ödəmə kartı – "BakıKART"-dan burada istifadə, ödəmə terminalları və mobil telefonla biletlərin alışı mümkündür. Sərnişinlərin sayından asılı olaraq hərəkət cədvəlinə əlavələr edilə bilər. Sahə üzrə yeraltı piyada keçidi, hündür platformalar, müasir keçid postları inşa edilib.

Bakı–Sumqayıt–Bakı elektrik qatarı ilə istismara verilməndən bu günə kimi 7 milyon 590 mindən artıq sərnişin daşınıb.

Azərbaycan vətəndaşlarına göstərilən xidmətlərin keyfiyyətini artırmaq məqsədilə "Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin təşəbbüsü və qayğısı ilə yaranmış, son illərdə sözün əsl mənasında Azərbaycan brendinə çevrilmiş "ASAN" layihəsinə dəstək vermişdir. İlk dəfə olaraq səyyar "ASAN qatar" təşkil və tərtib olunmuşdur.

"ASAN qatar"ın təqdimatı 2016-cı il dekabrın 28-də Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin iştirakı ilə Biləcəri stansiyasında keçirildi. "Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC-nin sədri Cavid Qurbanov görülən işlərlə bağlı dövlət başçısına ətraflı məlumat verdi. Prezident İlham Əliyevin tapşırığı əsasında "ASAN xidmət" mərkəzlərinin olmadığı regionlarda vətəndaşların dövlət xidmətləri ilə təmin edilməsi



"Stadler" şirkətinin qatarları ən müasir tələblərə cavab verir

Stadler company trains meet all contemporary requirements

ku-Sumgayit-Baku electric train was put into operation.

In order to raise the quality of service for passengers, the Azerbaijan State Railways CJSC has supported the ASAN project, truly now an Azerbaijani brand, established on the initiative and supervision of President Aliyev. For the first time a mobile ASAN train has been organised and assembled.

The presentation of the ASAN train took place at on 28 December 2016 at Bilajari station, with President Aliyev's participation. Javid Qurbanov, chairman of the Azerbaijan State Railways CJSC gave the president comprehensive information about the work done. The concept of a mobile ASAN

Dəmir yollarının inşası sürətli templərlə aparılır. 2015-ci il

Rapid railway construction is underway, 2015



Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev ilk Bakı–Sumqayıt sürətli qatarını işə salır. 2015-ci il

President Ilham Aliyev launches the first high-speed Baku–Sumqayit train, 2015



"Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC-nin sədri Cavid Qurbanov Bakı–Biləcəri–Sumqayıt dəmir yolu layihəsi ilə bağlı görülən işlər barədə dövlət başçısına məlumat verir. 2015-ci il

Azerbaijan Railways CJSC Chairman Javid Qurbanov gives comprehensive information to the head of state on the Baku–Bilajari–Sumqayit railway project, 2015



üçün müasir texniki avadanlıqla təchiz olunmuş səyyar "ASAN qatar" konsepsiyası reallaşdırılıb. Bakı vaqon deposunda "ASAN qatar" sisteminin tətbiqi ilə bağlı xüsusi vaqonlar hazırlanıb. Səyyar "ASAN qatar" gözləmə zalı, laboratoriya, xidmət zalı, əməkdaşların istirahət kupeləri olmaqla 4 vaqondan ibarətdir. Burada ilk dəfə olaraq "Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC-nin xidmətləri üçün ayrıca pəncərə yaradılıb. Səyyar "ASAN qatar" xidmətinin həyata keçirilməsinin əsas məqsədi dövlət xidmətlərinin vətəndaşlar üçün daha rahat, yeni və innovativ üsullarla əlçatanlığını təmin etmək və region sakinlərinin məmnunluğuna nail olmaqdır. "ASAN qatar" növbəli qaydada ölkədə bütün istiqamətlərdə hərəkət edərək əvvəlcədən təyin olunan yerdə dayaolduğu bir neçə gün müddətində

train equipped with modern technical equipment to provide state services to citizens in regions without ASAN service centres, was realised by order of President Aliyev. Special wagons were prepared at Baku wagon depot for the ASAN train. The train has four wagons including a waiting area, a laboratory, a service area and sleeper wagons for employees. An open window for Azerbaijan State Railways CJSC services was created here for the first time. The main purpose of the mobile ASAN service by train is to maintain accessibility of state services in easy, comfortable and innovative ways and to satisfy demand in the regions. This train takes turns to move in all directions of the country, stopping at pre-defined places and delivering services to the people. The fact that 2,500 local people used

"Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC-nin sədri Cavid Qurbanov Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevə Bakı–Sumqayıt qatarının ilk elektron biletini təqdim edir. 2015-ci il

Azerbaijan Railways CJSC Chairman Javid Qurbanov presents President Ilham Aliyev with the first electronic ticket for the Baku–Sumqayit train, 2015





"Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC-nin sədri Cavid Qurbanov Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevə "ASAN qatar" layihəsi üzrə görülmüş işlər barəsində məlumat verir. 2016-cı il

Azerbaijan Railways CJSC Chairman Javid Qurbanov gives President Aliyev information about the work done on the ASAN train project, 2016

"ASAN qatar" xidmətindən 2500 yerli sakinin istifadə etməsi xidmətə olan tələbatdan xəbər verir.

Azərbaycan dəmir yolları təsərrüfatında hərtərəfli təkmilləşdirilmə işləri vağzal və stansiyalar, eləcə də idarə binalarında da öz əksini tapıb. Belə ki, Bakı dəmir yolu vağzalı və "Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC-nin inzibati binaları əsaslı təmir olunmuşdur.

2017-ci il fevralın 10-da Bakı dəmir yolu vağzalının yenidənqurma işlərindən sonra açılış mərasimi keçirilib. Mərasimdə Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev və birinci vitse-prezident, Heydər Əliyev Fondunun prezidenti, YUNESKO və İSESKO-nun xoşməramlı səfiri Mehriban xanım Əliyeva iştirak etmişlər. Bərpa işləri hələ 1883-cü ildə inşa olunmuş binada aparılıb. Vağzalın əsas binasının

the ASAN train during the several days that it stopped in Qazakh indicates the demand for these services.

All-encompassing improvement work has been carried out in the stations and administrative buildings of Azerbaijan Railways. Thus, the administrative buildings of Baku railway station and the Azerbaijan Railways CJSC have undergone fundamental repair.

The opening ceremony of Baku railway station after reconstruction took place on 10 February 2017. President Ilham Aliyev and his wife Mehriban Aliyeva, First Vice-President, President of the Heydar Aliyev Foundation and goodwill ambassador of UNESCO and ISESCO, participated in the ceremony. Renovations were carried out to the railway building constructed in 1883. The façade of

fasadı memarlıq üslubunun saxlanması şərti ilə yenidən qurulub, binanın daxilində əsaslı təmir-bərpa işləri görülüb. Həmçinin 1976-cı ildə inşa olunmuş vağzal-mehmanxana kompleksində də yenidənqurma işləri aparılıb. Bilet satışı kassaları, sərnişin platformaları müasir üslubda əsaslı təmir olunub, eskalatorlar yenisi ilə əvəzlənib. Yük, sərnişin və əlillər üçün liftlər quraşdırılıb. Əsaslı təmir zamanı burada inzibati otaqlar, müasir standartlara cavab verən ticarət və iaşə obyektləri yaradılıb, ana-uşaq otaqları, gözləmə zalı, saxlama kameraları sərnişinlərin istifadəsinə verilib. Əsaslı təmir və yenidənqurma işləri çərçivəsində dördü vağzala, dördü isə şəhərə çıxış üçün müasir səviyyədə 8 tunel də yaradılıb. Vağzal binasında yaradılan situasiya mərkəzindən müşahidə kameraları vasitəsilə vağzal ərazisinə nəzarət olunur.

Vağzal binasının ikinci mərtəbəsində 2 saylı "ASAN kommunal" fəaliy-

the station's main building was reconstructed in its original architectural style and essential repairs carried out inside the building. The station-hotel complex built in 1976 was also reconstructed. Ticket offices and passenger platforms were fully repaired and escalators replaced by new ones. Lifts for goods, passengers and the disabled were installed. The repairs saw administrative rooms, trade and catering areas complying with modern standards, mother and child rooms, waiting rooms and storage rooms made available to passengers. Eight modern tunnels were built, four with access to the city and the other four to the station. The station area is surveyed from the situation centre in the station building by observation cameras.

The ASAN No. 2 utilities centre is on the second floor of the station building. This centre will serve all citizens, including those using the station

"ASAN qatar" Biləcəri stansiyasında. 2016-cı il

ASAN train at Bilajari station, 2016





"Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC-nin sədri Cavid Qurbanov Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevə və xanımı Mehriban Əliyevaya Bakı dəmir yolu vağzalında yenidənqurma işləri barəsində məlumat verir. 2017-ci il

Azerbaijan Railways CJSC Chairman Javid Qurbanov informs President Aliyev and his wife Mehriban Aliyeva about reconstruction work at Baku railway station, 2017

yət göstərir. Bu mərkəz qeydiyyat yerindən asılı olmayaraq bütün vətəndaşlara, o cümlədən vağzaldan istifadə edən bütün sərnişinlərə xidmət göstərəcək. Hazırda dəmir yolu sistemində biletlərin satışı elektron onlayn sistemi ilə həyata keçirilir.

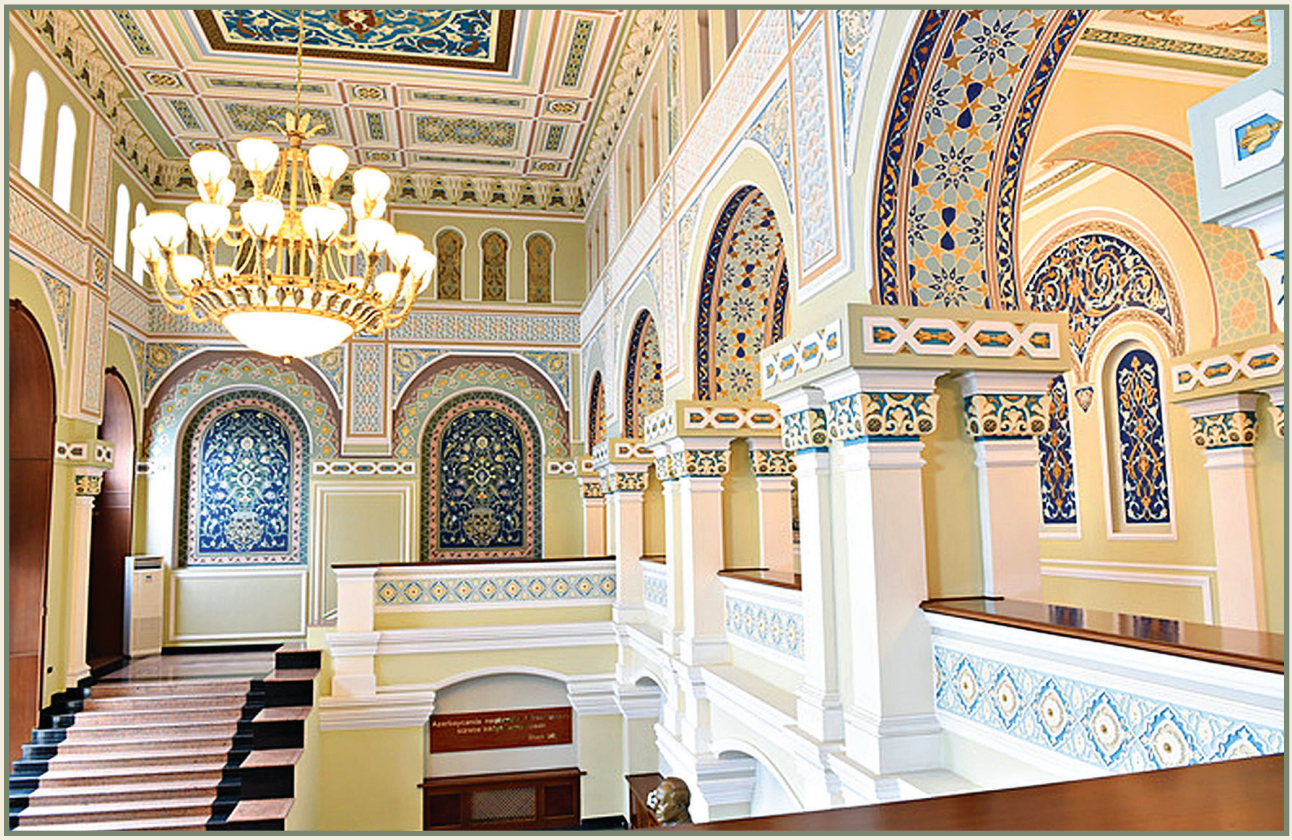
Vağzalın 7 platforması və 8 yolu da görülən işlər çərçivəsində təmir olunub, platformalarda ikitərəfli oturacaqlar quraşdırılıb. Burada aparılan əsaslı yenidənqurma işləri zamanı rəsmi nümayəndələr zalı da müasir səviyyədə təmir olunub.

2017-ci il fevralın 10-da prezident İlham Əliyev və xanımı Mehriban Əliyeva "Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC-nin inzibati binasında əsaslı təmir və yenidənqurmadan sonra yaradılan şəraitlə tanış olublar. "Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC-nin sədri Cavid Qurbanov dövlətimizin başçısına və xanımına

regardless of their place of registration. Currently, railway ticket sales are conducted online. Anyone can order tickets to any destination regardless of his or her location and place of residence.

Seven platforms and eight lines at the station have also been repaired within this programme and double-sided seats have been installed on platforms. The officials' rooms have also undergone modern repairs during the reconstruction.

The president and his wife familiarised themselves with the facilities created by the repairs and reconstruction of the Azerbaijan State Railways CJSC administration building on 10 February 2017. CJSC chairman Javid Qurbanov informed the president and his wife about the works done. The total area of this edifice, built in 1956, is 30,000 square metres. There



Bakı dəmir yolu vağzalının ən qədim hissəsi təmir-bərpa işlərindən sonra. 2017-ci il

The oldest part of Baku railway station after reconstruction, 2017

burada aparılan işlər barədə məlumat verib. 1956-cı ildə inşa edilən binanın ümumi sahəsi 30 min kvadratmetrdir. Foyedə ulu öndər Heydər Əliyevin və prezident İlham Əliyevin siyasi fəaliyyətləri, həmçinin ölkəmizdə dəmir yolunun inkişafına göstərdikləri diqqət və qayğını əks etdirən fotolardan ibarət stend yaradılıb, ümummilli liderin büstü qoyulub.

Binada işçilərin yüksək səviyyədə çalışmaları üçün hərtərəfli şərait var, otaqlar və 280 nəfərlik müasir akt zalı ən yeni mebel və avadanlıqla təchiz olunub. Burada qatarların hərəkətinin onlayn və GPS izlənmə sistemləri tətbiq edilib. Binada həmçinin şəhid dəmiryolçuların fotolarından ibarət guşələr də yaradılıb. Burada müasir yeməkxana da işçilərin ixtiyarına verilib. Dəmir yolunun fasiləsiz iş rejimini nəzərə alaraq binanın həyətyanı ərazisində iki trans-

is a display with photographs illustrating the political work of national leader Heydar Aliyev and President Ilham Aliyev, also of their support for the development of Azerbaijan's railways; a bust of the national leader stands in the lobby.

There is every facility to assist high-level performance the building's staff; the rooms and 280-seat auditorium are equipped with modern furniture and utilities. Online and GPS tracking systems are in use here. There are also corners with photographs of railway workers who died for their country. There is also a modern staff canteen. To accommodate the 24/7 working regime, there are two transformers, generators and water tanks in the backyard of the building, which is also equipped with a centralized air conditioning system, fire safety systems



Bakı dəmir yolu vağzalının 1883 və 1976-cı il binaları yenidənqurma işlərindən sonra. 2017-ci il

Baku's 1883 train station after reconstruction in 1976, 2017



Bakı dəmir yolu vağzalının gözləmə zalı

Waiting room, Baku railway station



formator və generator quraşdırılıb, su anbarları inşa edilib. Bina mərkəzləşdirilmiş havalandırma sistemi, beynəlxalq standartlara cavab verən yanğın təhlükəsizliyi və mühəndis kommunikasiya sistemləri ilə təchiz olunub.

Azərbaycan dəmir yollarının hazırkı vəziyyəti gələcəyə ümidlə baxmağa əsas verir. Azərbaycan dəmir yolundakı 176 stansiyadan ikisi – Biləcəri və Şirvan avtomatlaşdırılmış təpəli iri çeşidləmə stansiyalarıdır. 12 stansiya hər cür lazımi maşın və mexanizmlərlə təchiz edilmiş konteyner meydançalarına malikdir, 3 stansiyada (Keşlə, Gəncə və Xırdalan) irihəcmli çoxtonnajlı konteynerlərlə əməliyyatlar icra edilir.

Hazırda baş yolların ümumi uzunluğu 2954,74 km, istismar uzunluğu 2133,07 km-dir ki, onlardan da 803,3 km-i ikiyolludur. Yolun ümumi istismar uzunluğunun 1169,17 km-i və ya 54,82%-i elektrikləşdirilmişdir, 964,9 km-i, yəni 45,18%-i teplovoz dartısı ilə işləyir. 1527,7 km-i avtomatlaşdırılmış işarəvermə sistemi ilə təchiz olunmuş-

and engineering communications to international standards.

The present situation on Azerbaijan's railways gives much hope for the future. Two of the 176 stations – Bilajari and Shirvan – are large, automated mainline junctions. 12 stations have container parks equipped with all the necessary machinery and mechanisms and high volume, high tonnage containers operate at three stations (Keshla, Ganja, Khirdalan).

Currently, there are 2954.74 km of main lines, 2133.07 km are fully operative, of which 803.3 km are two-way. 1169.17 km, or 54.82% of the total lines in use, are electrified and 964.9 km, or 45.18%, are used by diesel locomotives. 1527.7 km of automated signalling systems have been installed. Despite this, much modernization still needs to be done to reach the level in developed countries.

One factor demanding modernisation is the integration of Azerbaijan railways with global lines to bring

Bakı dəmir yolu vağzalında "ASAN kommunal" xidməti. 2017-ci il

ASAN utilities service at Baku railway station, 2017



"Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC-nin sədri Cavid Qurbanov Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevə və xanımı Mehriban Əliyevaya cəmiyyətin inzibati binasında yenidənqurma işləri barəsində məlumat verir. 2017-ci il

Azerbaijan Railways CJSC Chairman Javid Qurbanov informs the president of Azerbaijan Republic Ilham Aliyev and his wife Mehriban Aliyeva about reconstruction work in the administration building, 2017

dur. Bununla belə, inkişaf etmiş dünya ölkələrinin səviyyəsinə çatmaq üçün modernləşmə baxımından hələ çox iş görülməlidir.

Modernləşməni şərtləndirən amillərdən biri də Azərbaycan dəmir yollarının dünya dəmir yolları ilə inteqrasiya olunmasıdır. Bu proses dünya qlobal

Azerbaijan onto global transportation routes. Thus, the country's favourable geographical location encourages the laying of North-South and East-West routes across its territory. Azerbaijan is an active participant in in the development of a number of international and regional transportation routes:



"Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC-nin inzibati binası yenidənqurma işlərindən sonra. 2017-ci il

The administration building of the Azerbaijan State Railways CJSC after reconstruction, 2017



“Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC-nin inzibati binasının foyesi. 2017-ci il

The lobby, Azerbaijan Railways CJSC administration building, 2017

nəqliyyat marşrutlarına Azərbaycanın qatılması ilə bağlıdır. Belə ki, Azərbaycanın əlverişli coğrafi mövqeyi onun ərazisindən Şimal–Cənub və Şərq–Qərb marşrutlarını salmağa imkan verir. Hazırda Azərbaycan bir neçə beynəlxalq və regional nəqliyyat marşrutlarının reallaşması prosesində fəal iştirak edir: “Şimal–Cənub”, “Cənub–Qərb”, “Şərq–Qərb”. Məhz bu marşrutlarda yüklərin tranziti təşkil olunacaq.

Azərbaycan Respublikası 2005-ci ilin sentyabrından “Şimal–Cənub” beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin fəal üzvüdür. Azərbaycan, İran, Rusiya, Avropa, Cənubi Asiya və İran körfəzi ölkələri arasında ticarət dövriyyəsini genişləndirmək məqsədilə təsis olunmuş dəhlizin digər marşrutlarla müqayisədə əsas üstünlüyü tranzit məsafəsinin və vaxtının 3 dəfə az olmasıdır. Tədqiqatçı M.Məmmədovun göstərdiyi kimi: “Bu dəhliz digər ətraf ölkələri də nəzərə almaqla illik 30 milyon ton yükün hərəkət etdiyi nəqliyyat dəhlizi kimi

north-south, south-west and east-west. Cargo transit will be organised on these routes.

The Republic of Azerbaijan has been an active member of the North-South international transportation corridor since September 2005. The main advantage of this corridor, established to extend trade circulation between Azerbaijan, Iran, Russia, Europe, South Asia and the Gulf of Iran along alternative routes, is a 66% reduction in time and transit distance. As stated by researcher Maharram Mammadov, “Considering the countries surrounding it, this the most favourable logistical solution for a transport corridor, in terms of time and value, for the movement of 30 million tons of cargo per year … in the initial stages it may carry five million tons of potential cargo transport and with an increasing material-technical base this can rise to ten million.”

Within the framework of the North-South International Transport

tranzit vaxtı və qiyməti baxımından ən səmərəli logistik həll yoludur. ...İlkin mərhələdə bu yük potensialının illik 5 milyon ton hissəsini və daha sonra maddi-texniki bazanı genişləndirərək illik 10 milyon ton daşınmanı Azərbaycan üzərinə keçirmək mümkündür".

"Şimal-Cənub" Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi layihəsi çərçivəsində Azərbaycan tərəfi öz üzərinə düşən vəzifələri yerinə yetirib. Astara stansiyasından İran İslam Respublikası dövlət sərhədinə qədər birxətli 8,3 km dəmir yolu çəkilib və Astara çayı üzərindəki dəmir yolu körpüsü tikilib. Eyni zamanda Astarada (İran) 35 hektar ərazidə dəmir yolu stansiyasının tikintisi və yüklərin boşaldılması üçün terminalların inşası davam edir. 2018-ci lin mart ayında Astara-Astara dəmir yolunun birləşdirilməsi layihəsinin ilk fazası və yük terminalı istismara verilib və eyni zamanda taxıl terminalının təməli qoyulub. 2019-cu il martın 6-da isə "Şimal-Cənub" Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin əsas hissəsini təşkil edən Qəzvin-Rəşt-Astara (İran)-Astara(Azərbaycan) dəmir yolunun Qəzvin-Rəşt hissəsinin açılışı mərasimi olub. Yaxın gələcəkdə Rəşt-Astara (İran)-Astara (Azərbaycan) dəmir yolu xətti də tikilib istifadəyə veriləcək. Bütün bunlar hər iki ölkənin nəqliyyat-tranzit və iqtisadi-ticarət potensialını gücləndirəcək. Azərbaycan-İran arasında nəqliyyat əlaqələri sürətlə inkişaf edir.

"Şimal–Cənub" marşrutu ilə kəsişən digər vacib dəmir yolu marşrutu "Cənub–Qərb" marşrutudur. Artıq yeni dəhlizin qiymət cədvəli razılaşdırılıb, daşınma proseduru təyin edilib, İran–Qara dəniz və əks istiqamətdə neft və neft-kimya məhsulları, mərmər, klinker, bitum, avtomobil ehtiyat hissələri və s. yüklərin daşınması həyata keçirilib.

Corridor project, the Azerbaijani side has fulfilled its obligations. An 8.3-kilometer single-track railway was built from Astara station to the state border of the Islamic Republic of Iran, and a railway bridge over the Astara River was built. At the same time, the construction of a 35-hectare railway station and unloading terminals in Astara (Iran) is underway. In March 2018, the first phase of the Astara-Astara railway connection project and the cargo terminal were commissioned, and at the same time the foundation of the grain terminal was laid. On March 6, 2019, the Qazvin-Rasht section of the Qazvin-Rasht-Astara (Iran) -Astara (Azerbaijan) railway, which forms the main part of the North-South International Transport Corridor, was inaugurated. The Rasht-Astara (Iran) -Astara (Azerbaijan) railway will be built and put into operation in the near future. All this will strengthen the transport-transit and economic-trade potential of both countries. Transport links between Azerbaijan and Iran are developing rapidly..

Another important railway crossing the North-South line is the South-West route. A cost schedule has already been defined for the new corridor, carriage procedure has been clarified and the transport of goods like oil and oil products, marble, clinker, bitumen, automobile spare parts and others has been conducted.

An important part of transport lines to the south is the opening of the Nakhchivan–Mashhad railway. Nakhchivan is blockaded, but President Aliyev is doing much to ensure the people of Nakhchivan do not suffer under this blockade. The launch of international high-speed Nakhchivan-Mashhad-Nakhchivan trains are important in undermining the Armenian blockade.

Cənub istiqamətində qurulan nəqliyyat yolları baxımından vacib hissə Naxçıvan–Məşhəd dəmir yolunun açılışıdır. Naxçıvan blokada şəraitində yaşayır, ancaq Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev böyük işlər görür ki, naxçıvanlılar bu blokadanı hiss etməsinlər. Naxçıvan–Məşhəd–Naxçıvan marşrutu üzrə beynəlxalq sürət qatarının fəaliyyətə başlaması Naxçıvanın Ermənistan tərəfindən həyata keçirilən blokadasının yarılmasında vacib əhəmiyyət kəsb edir.

Naxçıvan–Məşhəd–Naxçıvan beynəlxalq sürət qatarı 2016-cı il dekabrın 29-da fəaliyyətə başlayıb. Bu, 2016-cı il fevralın 23-də Tehran şəhərində "Azərbaycan Respublikası hökuməti ilə İran İslam Respublikası hökuməti arasında Azərbaycan və İran dəmir yollarının əlaqələndirilməsi haqqında" imzalanmış sazişə əsasən mümkün olub. Naxçıvan və Culfa sərnişin vağzalı binalarında gömrük, miqrasiya, sərhəd buraxılışı və viza xidmətlərinin həyata keçirilməsi üçün zəruri şərait yaradılıb. Sərnişin qatarının fəaliyyətə başlaması üçün Bakı şəhərindən hər biri 36 yerlik kupe tipli 3 müasir sərnişin vaqonu gətirilib. Həftədə 2 dəfə yola düşən Naxçıvan–Təbriz–Tehran–Məşhəd sərnişin qatarı ilə il ərzində 12 min sərnişin daşınacaqdır. Astara–Rəşt xətti açılandan sonra Naxçıvan xətləri yenə Azərbaycanın digər ərazisindəki xətlərlə birləşdiriləcək.

2016-cı ildə "Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC "Vikinq" qatarı layihəsinə qoşulmuşdur. Bu layihə Litva, Belarus və Ukraynanı birləşdirir. Baltik dənizi hövzəsindən yüklərin Qara dəniz sahillərinə aparılmasını nəzərdə tutur. Azərbaycanın fəal iştirak etdiyi dəmir yolu marşrutlarından biri Transxəzər beynəlxalq nəqliyyat marşrutudur



Gəncə dəmir yolu stansiyası. 2016-cı il

Ganja railway station, 2016

The Nakhchivan–Mashhad–Nakhchivan high-speed trains began running on 29 December 2016. This was made possible by an agreement "on linking the railways of Azerbaijan and Iran between the governments of the Republic of Azerbaijan and the Islamic Republic of Iran," signed on 23 February 2016 in Tehran. Every facility for customs, migration, border control and visa services are found at the Nakhchivan and Julfa passenger train stations. Three modern 36-berth passenger sleeper wagons were brought from Baku to launch the passenger trains. The Nakhchivan–Tabriz–Tehran–Mashhad passenger train that runs twice a week will carry 12,000 people per year. The



Xaçmaz dəmir yolu stansiyası. 2016-cı il

Khachmaz railway station, 2016



Beynəlxalq nəqliyyat marşrutları

International transportation routes

(TBNM). TBNM-in məqsədi Çin, Mərkəzi Asiya, Xəzər və Qara dəniz hövzələrini Azərbaycan vasitəsilə Avropa ölkələri ilə birləşdirməkdir. TBNM dəhlizinin iqtisadi əsaslandırılması və potensialının müəyyən edilməsi üçün nəzərə almaq lazımdır ki, Avropa İttifaqının Çinlə ticarət dövriyyəsi 106 milyon tondan artıq və dəyəri 520 milyard avrodan artıqdır.

TBNM vasitəsilə yükdaşımalar 12 gün ərzində həyata keçirilir və multimodal daşımanı bu marşrut üzrə əlverişli edir. TBNM ölkələrinin danışıqları nəticəsində nəqliyyat konsorsiumu təşkil olundu və bu konsorsium həm yükdaşımalar texnologiyası, həm də vahid tariflər məsələsini həll etdi. Nəticədə 5 test qatarı Çindən Avropayadək 15 günə keçmişdir. Bakı–Tbilisi–Qars dəmir yolunun tikintisi yekunlaşdırılandan sonra gündə minimum 1 qatarın bu marşrutla nəql edilməsi planlaşdırılır.

"Şərq–Qərb" marşrutu üzrə əsas layihə Bakı–Tbilisi–Qars dəmir yolu-

Nakhchivan line will be connected to other Azerbaijani lines after the opening of the Astara–Resht line.

The Azerbaijan Railways CJSC joined the Viking train project in 2016. This project connects Lithuania, Belarus and Ukraine. It carries cargo from the Baltic Sea basin to the shores of the Black Sea.

Another transportation route involving Azerbaijan as an active participant is the Trans-Caspian International Transport Route (TITR). The TITR will connect China, Central Asia, the Caspian and Black Sea basins with European countries through Azerbaijan. In assessing the economic justification and potential of the TITR corridor, it is important to know that trade between the European Union and China is more than 106 million tons – worth more than 520 billion Euros.

The transportation of goods takes 12 days on the Trans-Caspian route and multimodal carriage is required. A transport

nun inşasıdır. Azərbaycan, Gürcüstan, Türkiyə ərazisindən keçəcək yolun inşası 2007-ci il noyabrın 27-də başlayıb, 2017-ci il oktyabrın 30-da Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun təntənəli açılışı olub. Mərasimdə Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev, birinci xanım Mehriban Əliyeva, Türkiyə Respublikasının Prezidenti Rəcəb Tayyib Ərdoğan və xanımı Əminə Ərdoğan, Qazaxıstan Respublikasının Baş naziri Bakıtjan Saqintayev, Gürcüstanın Baş naziri Giorgi Kvirikaşvili, Özbəkistan Respublikasının Baş naziri Abdulla Aripov, həmçinin Tacikistan və Türkmənistan respublikalarından nümayəndə heyətləri iştirak ediblər. Yolun səmərəliliyini təsdiqləmək üçün yalnız bu faktı qeyd etmək kifayətdir ki, hazırda Çindən İstanbula yüklərin nəql olunması vaxtı 45 gün təşkil edir, Bakı–Tbilisi–Qars dəmir yolu istifadəyə veriləndən sonra isə bu vaxt 18 gün təşkil edəcək. Yolun ümumi uzunluğu 819 km-dir. Bakı–Tbilisi–Qars dəmir yolunun tikintisi "Şərq–



"Şimal–Cənub" nəqliyyat marşrutu üzrə dəmir yolunun inşasının ilk özülünün qoyulması. Astara, Azərbaycan. 2016-cı il

Laying the railway foundations on the North-South transport route. Astara, Azerbaijan, 2016

consortium was organized out of TITR countries' negotiations and this consortium solved the problems using both the technology of cargo transportation and single fares. Thus, five test trains travelled from China to Europe in 15 days. After completing the construction of the Baku–Tbilisi–Kars railway, it is planned to send one train a day along this line.

Astaraçay üzərində yeni inşa olunmuş dəmir yolu körpüsündən keçən ilk qatar. 2017-ci il

The first train across the railway bridge over Astara River, 2017



Qərb" nəqliyyat dəhlizində Azərbaycanın logistik imkanlarının artırılmasına gətirəcək. Bu yolun istismara verilməsi ilə Azərbaycan ilk dəfə Avropanın dəmir yolu şəbəkəsinə çıxış əldə edəcək.

"Şərq–Qərb" marşrutunda digər vacib layihə yeni Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı kompleksinin bərə terminalının fəaliyyətə başlamasıdır. Belə ki, bərə terminalının açılması dəmir yolu vasitəsilə yükdaşımaların əhəmiyyətini artıracaq. Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı ərazisində azad iqtisadı zona da yaradılacaq, bununla əlaqədar artıq bir çox xarici şirkətlərlə müqavilələr bağlanıb.

Azərbaycanın tranzit daşımalarındakı rolu haqqında Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev Bakı şəhərində keçirilən Dünya Azərbaycanlılarının II qurultayındakı nitqində xüsusilə vurğulamışdır: "Azərbaycan Asiyanı Avropa ilə birləşdirən körpüdür. Biz indi öz nəqliyyat infrastrukturumuzu möhkəmləndiririk. Müxtəlif şəhərlərdə yeni hava limanları tikilir, magistral yollar salınır. Bizim dəniz nəqliyyatına, dəmir yoluna böyük investisiyalar qoyulur. Bir sözlə, nəqliyyat sektoru gələcəkdə çox mühüm rol oynayacaqdır. Regionda

The Baku–Tbilisi–Kars railway is a project of the East-West route. Construction of the road through Azerbaijan, Georgia and Turkey began on November 27, 2007, and on October 30, 2017, the Baku-Tbilisi-Kars railway was inaugurated. The ceremony was attended by President of the Republic of Azerbaijan Ilham Aliyev, First Lady Mehriban Aliyeva, President of the Republic of Turkey Recep Tayyip Erdogan and his wife Emine Erdogan, Prime Minister of the Republic of Kazakhstan Bakytzhan Sagintayev, Prime Minister of Georgia Giorgi Kvirikashvili, Prime Minister of Uzbekistan Abdullah Aripov and delegations from Tajikistan and Turkmenistan. attended. As for its advantages, it is enough to state that it currently takes 45 days to transfer goods from China to Istanbul. Using the Baku–Tbilisi–Kars railway, it will take 18 days. The line is 819 km long. The construction of this line will increase Azerbaijan's logistical potential on the East-West corridor and it will bring Azerbaijan access for the first time to the European railway network.

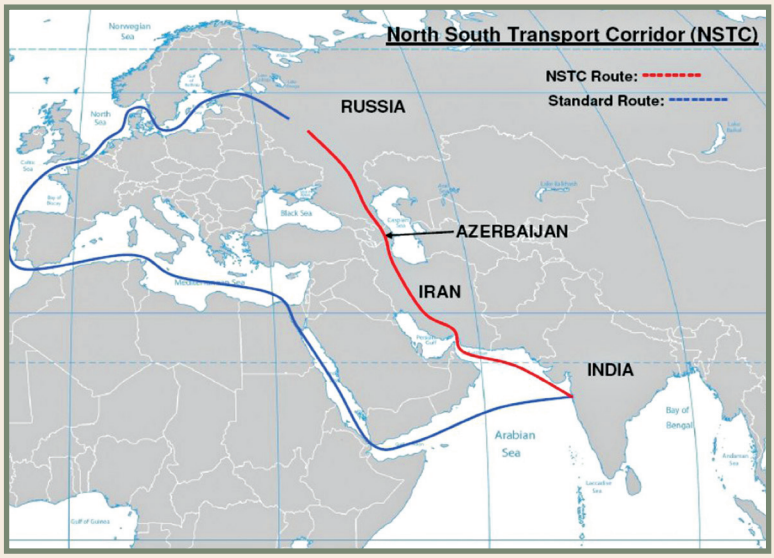
Another important project on the East-West route is the launch of a ferry terminal at the new Baku International

Naxçıvan dəmir yolu stansiyası. 2016-cı il

Nakhchivan railway station, 2016



Xəritə. “Şimal–Cənub” nəqliyyat marşrutu
Map. North-South transport route



digər mühüm layihə məhz bununla bağlıdır. Türkiyəni Azərbaycanla dəmir yolu ilə birləşdirmək – Qars–Axalkalaki–Tbilisi–Bakı dəmir yolunu işə salmaq indi bizim əsas vəzifələrimizdən biridir və buna nail olacağıq. Belə olan halda Azərbaycanla Türkiyə dəmir yolu ilə birləşir və bütün yükdaşımalar bu marşrutla aparılacaqdır. Eyni zamanda bu da aydındır ki, bizim torpaqlarımızı zəbt edən, bizə qarşı təcavüz edən işğalçı dövlət – Ermənistan bu layihələrdən kənarda qalacaqdır”.

Yük daşınmalarında sifarişlərin onlayn şəkildə verilməsi və tariflərin onlayn hesablanması işləri icra olunmuşdur. Bu innovativ tədbir dəmir yolları ilə yükdaşımaların həcminin artmasına təkan verəcəkdir. 2016-cı ildə “ADY Express” MMC-nin veb-səhifəsində onlayn yükdaşıma sifarişlərinin qəbulu, qiymət hesablanması və vaqonların izlənməsi sistemi müştərilərin xidmətinə verilib.

QSC-də maliyyə hesabatlılığının təkmilləşdirilməsi məqsədilə İFRS (Maliyyə Hesabatlılığının Beynəlxalq Standartları) sisteminin qurulmasına





Naxçıvan–Məşhəd ilk dəmir yolu qatarı yola düşür. 2016-cı il

The first Nakhchivan–Mashhad train departs, 2016

Transxəzər nəqliyyat marşrutu üzrə ilk test eşelonu Azərbaycana çatıb. 2016-cı il

The first test train on the Trans-Caspian transportation route reaches Azerbaijan, 2016



Transxəzər nəqliyyat marşrutu üzrə ilk test eşelonu üzərində yolun sxematik xəritəsi

Schematic map on the first test train on the Trans-Caspian transport line

başlanılması da atılmış ən uğurlu addımlardan biridir. İFRS sisteminin tətbiqi QSC-nin maliyyə hesabatlılığı sistemində səmərəliliyə və şəffaflığa nail olunmasında böyük xidmət göstərəcəkdir.

Sea Trade Port Complex. The opening of this terminal will raise the importance of cargo transport by rail. A free trade zone will open at the complex and many contracts have already been signed with a number of foreign companies.



Bakı–Tbilisi–Qars nəqliyyat marşrutu

Baku–Tbilisi–Kars transport route

Sərnişinlərin məmnunluğunu təmin etmək məqsədilə biletlərin onlayn satışına başlanılmışdır. İstənilən şəxs harada yaşamağından və olmasından asılı olmayaraq internet vasitəsilə istədiyi yerə bilet sifariş edə bilir. Bu isə sərnişinlərin vaxt itkisinə yol verməden daha qısa zaman kəsiyində bilet əldə etməsinə şərait yaradır.

Bu kimi addımlar insanların əvvəlki illərdən fərqli olaraq dəmir yolu nəqliyyatına marağının artmasına gətirib çıxarır. Dəmir yoluna sərnişinlərin marağının artdığını, ondan əsas nəqliyyat vasitəsi kimi daha çox insanın istifadə etdiyini statistik göstəricilər də təsdiqləyir: 2016-cı il ərzində ölkədaxili qatarlarla 894.759 nəfər, dövlətlərarası qatarlarla 132.489 nəfər və şəhərətrafı qatarlarla 734.819 nəfər sərnişin daşınıb.

Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev dəmiryolçuların son illərdə gördüyü işləri yüksək qiymətləndirərək demişdir: "Azərbaycan dəmir yolu öz səviyyəsini qaldırır... Azərbaycan dəmir yolu ölkəmizin ümumi tərəqqisinə uyğun şəkildə inkişaf edir. Çünki bu sahədə

President Ilham Aliyev stated in his speech at the Second Congress of World Azerbaijanis in Baku on the role of Azerbaijan in transit shipments: "Azerbaijan is a bridge connecting Europe with Asia. We are now strengthening our transport infrastructure. New airports are built in different cities and highways are laid. We make big investments in sea and railway transportation. In brief, the transport sector will play an important role in the future. The next big project in the region is related. One of our main goals is to connect Turkey with Azerbaijan by rail and launch the Kars–Akhalkalaki–Tbilisi–Baku railway and we will achieve it. In this case, Turkey and Azerbaijan will be connected by rail and all cargo transportation will go along this route. At the same time, it is also clear that the aggressor country Armenia, which has invaded our territories and abused us, will be left out of this project."

Online ordering and cost calculation of goods transportation is in operation. These innovations will in-



Bakı–Tbilisi–Qars marşrutu üzrə Axalkalaki təkərdəyişmə stansiyası. 2016-cı il

Akhalkalaki wheel changing depot on the Baku–Tbilisi–Kars line, 2016



“Stadler” şirkətinin ikimərtəbəli sərnişin qatarı Azərbaycanın modernləşməsinin rəmzlərindən birinə çevrilməkdədir. 2016-cı il

Stadler company double-deck passenger trains become symbols of Azerbaijan’s modernization, 2016



Yüklərin onlayn sifarişi – “ADY Express” geniş təbliğ olunur. 2017-ci il

“ADY Express” – online shipment ordering – is actively promoted, 2017



Biletlərin onlayn satışı üçün hər cür şərait yaradılıb. 2017-ci il

Every facility is available for online ticket sales, 2017

islahatlara böyük ehtiyac var. Bu çox vacib sahədir". Ölkə başçısının 2016-cı il oktyabrın 12-də imzaladığı sərəncama əsasən Azərbaycanda dəmir yolunun inkişafında xidmətləri olan bir qrup əməkdaşlar "Şöhrət" ordeni, "Tərəqqi" medalı, "Əməkdar mühəndis" fəxri adları ilə təltif olunmuşlar.

Dəmiryolçuların sosial rifah halının yaxşılaşdırılması istiqamətində əməli tədbirlər görülməkdədir. Yol rəhbərliyi ilə Müstəqil Həmkarlar İttifaqı Respublika Komitəsinin bir-

crease the volume of goods carriage by rail. The online placement of orders for goods transport, cost calculation and tracking of wagons via ADY Express LLC's website was made available to customers in 2016.

One of the most successful steps has been the application of IFRS (International Financial Reporting Standards) to improve the CJSC's financial accountability. The application of IFRS will contribute greatly to boosting efficiency and transparency in the financial reporting system.

Online ticket sales have been launched to improve passenger satisfaction. Wherever a person is, he or she can order tickets online to any destination. This allows passengers to obtain tickets speedily.

These measures have resulted in greater interest in railway transportation than in earlier years. Statistics show that passenger interest in the railways has increased and more peo-



Zərbəçi dəmiryolçulara dövlət təltif nişanları təqdim edilir

Outstanding railway workers are presented with state medals



Dəmiryolçuların "Lokomotiv" istirahət mərkəzində idman spartakiadası

A festival of sport at the "Locomotive" recreational centre for railway workers



Dəmiryolçulara mənzillərin açarlarının təqdim olunması. 2016-cı il

Presenting apartment keys to railway staff, 2016

gə səyi nəticəsində son illər ərzində dəmiryolçuların sosial müdafiəsinin gücləndirilməsi, sağlamlıqlarının qorunması və istirahətinin təşkili istiqamətində bir çox layihələr həyata keçirilib. Dəmiryolçular üçün Xaçmaz rayonunun Nabran qəsəbəsində "Lokomotiv" istirahət mərkəzi tikilib istifadəyə verilmişdir.

Son 1 ildə dəmiryolçuların sosial vəziyyətinin daha da yaxşılaşdırılmasında bir sıra tədbirlər görülüb. Uzun müddət növbədə olan işçilərin yeni mənzillərlə təmin edilməsi barədə QSC rəhbərliyinin qərarına əsasən iki il ərzində 150 dəmiryolçu ailəsi yeni mənzilə köçüb. "Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC sədrinin əmri ilə dəmir yolunda çalışanların orta aylıq əməkhaqqı 30 faizə qədər artırılıb. Dəmiryolçuların sağlamlığının qorunması, təhlükəsizliyinin təmin edilməsi, istehsalatda zədəalma hallarının aradan qaldırılması, onlara sağlam iş və istirahət şəraitinin yaradılması, bununla da əməyin mühafizəsi sahəsində işçilərin hüquqlarının müdafiə olunması daim diqqət mərkəzində saxlanılır.

Bütün bunlar ölkə başçısı İlham Əliyevin "Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC-nin inkişafına, müasirləşməsinə və mövcud problemlərinin həllinə bö-

ple are using rail as the main means of transportation: 894,759 people have used trains within the country, 132,489 people travelling on international trains and 734,819 passengers on suburban trains in 2016.

President Aliyev greatly appreciates the recent efforts of railway workers and has stated: "Azerbaijan Railways are raising their standards… Azerbaijan Railways is developing in line with overall development in our country, because there is a great need for improvement in this field. This is a very important field." In a presidential order signed on 12 October 2016, a number of workers who contributed to the development of railways in Azerbaijan have been awarded Orders of Honour, Progress medals and named Honoured Engineer.

Practical action must be taken to improve the social welfare of railway workers. A number of projects to improve social security, health and recreation for rail workers have been implemented over the last few years by the joint efforts of railway leaders and the Committee of Independent Trade Unions. The Locomotive recreation centre was built for railway workers in Nabran settlement, Khachmaz.

A number of measures have been



Abşeron logistika mərkəzi

Absheron Logistics Center

Yeni alınmış texnikaya baxış (16.11.2018)

Review of newly purchased equipment



yük həssaslıqla, diqqətlə yanaşmasının bəhrəsidir.

Ulu öndər Heydər Əliyevin müəyyənləşdirdiyi və Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin uğurla davam etdirdiyi inkişaf strategiyası nəticəsində Azərbaycan dəmir yolları dünyanın inkişaf etmiş ölkələrinin

taken to improve social welfare for railway workers during the past year. Over two years the families of 150 railway workers have moved to new apartments by decision of the CJSC to provide apartments for railway staff who have waited in line for a long time. By decision of the chairman of the Azerbaijan State Railways CJSC, the average salaries of railway staff have risen by 30%. Issues such as the protection of railway workers' health and safety, the prevention of industrial injuries, provision of safe working conditions and recreation and, thus, protecting workers' rights is always at the centre of attention.

These are all the results of the sensitive and attentive approach taken by head of state Ilham Aliyev towards the

Abşeron logistika mərkəzi

Absheron Logistics Center



dəmir yolları sırasında öz layiqli yerini tutacaq.

2018-ci il avqustun 13-də Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin iştirakı ilə paytaxtın Qaradağ rayonunun Lökbatan qəsəbəsində Abşeron Logistika Mərkəzinin (ALM) açılış mərasimi keçirildi. 2017-ci ilin aprelində inşasına başlanmış ALM-in məqsədi Azərbaycanın kənd təsərrüfatı məhsullarının dəmir yolları və avtomobil nəqliyyatı ilə xarici ölkələrə ixracıdır. ALM-də 2400 konteyner tutumu olan terminal, tutumu 21 min ton olan iriölçülü yük terminalı, 8100 kvadratmetrlik qapalı anbar sahəsi, açıq yük platforması və ən müasir texnikalar xidmət göstərəcək. Mərkəzdə digər tikililərlə bərabər dəmir yolu körpüsü inşa edilib. Mərkəzdə 6-sı qatar qəbu-

development, modernization and resolution of problems at the Azerbaijan State Railways CJSC.

Azerbaijan Railways will earn a deserved place among the railways of developed countries as a result of the development strategy defined by national leader Heydar Aliyev and successfully continued by President Ilham Aliyev.

On August 13, 2018, the opening ceremony of the Absheron Logistics Center (ALC) was held in the Lokbatan settlement of the Garadagh district with the participation of the President of the Republic of Azerbaijan Ilham Aliyev. The purpose of the ALC, which was launched in April 2017 is to export Azerbaijani agricultural products to foreign countries by rail and road transport. The ALC will

Sumqayıt dəmiryolu stansiyasının açılışı

Opening of Sumgait railway station







lu, 2-si konteyner, 2-si açıq yük və 2-si anbar sahələrinə boşaltma və yükləmə xətləri olmaqla, ümumilikdə 12 kilometr uzunluğunda dəmir yolu xətti var. Müəssisədə illik yükaşırma qabiliyyəti 3,5 milyon ton olan terminal vasitəsilə idxal, ixrac və tranzit yüklərin daşınması da icra olunacaq.

2018-ci il noyabrın 16-da Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin iştirakı ilə Sumqayıt Dəmir Yolu Vağzalı Kompleksinin açılışı keçirildi. Üçmərtəbəli Sumqayıt dəmir yolu vağzalının sahəsi 5,5 min kvadratmetrdir. Binada gözləmə zalı, bilet kassaları, məlumat bürosu, server otağı, əşyaların saxlanması kamerası yaradılıb. Stansiyada 7 yol yenidən qurulub və çəkilmiş dəmir yollarının ümumi uzunluğu 5 min 20 paqonmetrdir. Kompleksdə 12 yol dəyişən quraşdırılıb, uzunluğu 43 metr olan yeraltı piyada keçidi və platformaya yeraltı çıxış keçidi inşa edilib.

29 dekabr 2018-ci ildə Bakı–Gəncə sürətli sərnişin qatarının təqdimat

29 dekabr 2018-ci ildə Bakı–Gəncə sürətli sərnişin qatarının təqdimat mərasimi

The presentation ceremony of the Baku–Ganja high-speed passenger train was held on December 29, 2018

provide the terminal with a capacity of 2400 containers, large-scale cargo terminal with a capacity of 21,000 tons, closed storage area of 8100 square meters, open cargo platform and the most modern techniques. At the center, along with other buildings, a railroad building was built. The center has a total of 12 kilometers of rail lines, including 6 train acceptance, 2 container, 2 open cargo, and 2 warehouse unloading and loading lines. At the facility through a 3.5 million tonne annual terminal import, export and transit cargo transportation will also be implemented.

On November 16, 2018, with the participation of President of the Republic of Azerbaijan Ilham Aliyev, the Sumgait Railway Station Complex was opened. The three-storey Sumgait Railway Station area is 5.5 thousand sq. meters. In the building there is a waiting room, ticket offices, information booth, server room, storage room. Seven roads were reconstructed at the station and the total length of the railways laid was 5





mərasimi keçirilib. Qatar Gəncəyə yola düşməzdən əvvəl "Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC-nin sədri Cavid Qurbanov sərnişinlərə, bu qatarda fəaliyyət göstərəcək əməkdaşlara uğurlar arzulayıb. Dünya Azərbaycanlılarının Həmrəylik Günü və Yeni il münasibətilə onları təbrik edən QSC sədri işğal altında olan torpaqlarımızın azad ediləcəyini və yeni qatarlarla Qarabağa səfərlər edəcəyimizə inandığını vurğulayıb.

Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev 2019-cu il aprelin 3-də Bakı–Tbilisi–Qars dəmir yolu xəttində hərəkət edəcək sərnişin qatarı ilə tanış olub. Qatarda doqquz sərnişin vaqonu və bir restoran var. Vaqonlar "standart", "komfort", "biznes" və "restoran" olmaqla dörd kateqoriyada istehsal edilib. Kateqoriyasından asılı olaraq, vaqonlar 10, 20 və 32 nəfərlikdir. Ümumilikdə qatarda bir istiqamətə 246 yer nəzərdə tutulub. Saatda 160 kilometr sürətlə hərəkət etmək imkanına malik qatardakı arabacıqlar pnevmatik

thousand 20 pedometer. The complex is equipped with 12 lanes, an underground pedestrian passage of 43 meters and an underground passage to the platform.

The presentation ceremony of the Baku–Ganja high-speed passenger train was held on December 29, 2018. Before leaving for Ganja, Chairman of Azerbaijan Railways Javid Gurbanov wished success to the passengers and staff of the train. Congratulating them on the occasion of the Solidarity Day of World Azerbaijanis and the New Year, the chairman of the CJSC said he believed that our occupied lands would be liberated and that we would travel to Karabakh by new trains.

President of the Republic of Azerbaijan Ilham Aliyev has reviewed a passenger train that will run on the Baku–Tbilisi–Kars railway on April 3, 2019. The train has nine passenger cars and a restaurant. Wagons are produced in four categories: "standard", "comfort", "business" and "restaurant". Depending

Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev 2019-cu il aprelin 3-də Bakı–Tbilisi–Qars dəmir yolu xəttində hərəkət edəcək sərnişin qatarı ilə tanış olub

President of the Republic of Azerbaijan Ilham Aliyev has reviewed a passenger train that will run on the Baku–Tbilisi–Kars railway on April 3, 2019

asılqanla təmin edilib ki, bu da döngələrdə vaqonun tarazlığını tənzimləyir. Bundan başqa, hər bir vaqon dizel generatoru avadanlığı ilə təmin olunub. Bu da lokomotivdə cərəyan olmadıqda vaqonu və ondakı bütün elektrik enerjisi istifadəçilərini 24 saat fasiləsiz elektrik enerjisi ilə təmin edəcək.

2019-cu il mayın 21-də Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev Sabunçu dəmir yolu vağzalı kompleksinin açılışında iştirak edib, yeni inşa edilən Bakı sərnişin – Sabunçu dəmir yolu xətti üzrə görülən işlərlə tanış olub. Sabunçu dəmir yolu vağzalında gözləmə zalı, bilet satışı kassaları, məlumat bürosu, server otağı, əşyaların saxlanması kamerası, ticarət mərkəzləri, istirahət guşələri, müasir təhlükəsizlik kameraları, yanğınsöndürmə və havalandırma sistemləri, əlavə olaraq eskalator, lift, 17 turniket quraşdırılıb, iki piyada alt keçidi inşa edilib. Sabunçu vağzalında iki yeni platforma salınıb, işıqlandırma dirəkləri və müasir sərnişin dayanacaqları quraşdırılıb. Stansiyadakı üç dəmir yolu xətti tamamilə yenidən qurulub. Sabunçu vağzalında dəmir yolu polisinin üçmərtəbəli binası da tikilib və

on the category, the carriages are for 10, 20 and 32 people. In total, the train will have 246 seats in one direction. The carriages of the train, which can move at a speed of 160 kilometers per hour, are equipped with a pneumatic suspension, which regulates the balance of the car at corners. In addition, each car is equipped with a diesel generator. This will provide 24 hours of uninterrupted power to the car and all its users in the absence of electricity in the locomotive.

On May 21, 2019, President of the Republic of Azerbaijan Ilham Aliyev attended the opening of the Sabunchu railway station complex and got acquainted with the work being done on the newly built Baku passenger-Sabunchu railway line. Sabunchu railway station has a waiting room, ticket offices, information office, server room, storage room, shopping centers, recreation areas, modern security cameras, fire and ventilation systems, in addition to escalators, elevators, 17 turnstiles, two pedestrian underpasses. was built. Two new platforms have been built at the Sabunchu station, lighting poles and modern passenger parking lots have been installed. The three railway lines at the station have been completely

Sabunçu dəmir yolu vağzalı kompleksi

Sabunchu railway station complex





Bakı dairəvi dəmir yolunun Sabunçu–Pirşağı xəttinin yenidənqurmadan sonra açılışında Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev iştirak edib

President of the Republic of Azerbaijan İlham Aliyev took part in the opening after the reconstruction of the Sabunchu–Pirshagi line of the Baku district railway

zəruri avadanlıqla təchiz olunub. Bakı sərnişin – Sabunçu dəmir yolu xətti üzərindəki Bakıxanov, Koroğlu, Keşlə və Nərimanov dayanacaqları tamamilə yenidən qurulub.

2019-cu il noyabrın 19-da "Azərbaycan Dəmir Yolları" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin Bakı dairəvi dəmir yolunun Sabunçu-Pirşağı xəttinin yenidənqurmadan sonra açılışı olub. Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev açılışda iştirak edib. Aparılan yenidənqurma işləri çərçivəsində Zabrat-1, Məmmədli dayanacaqları, Pirşağı və Zabrat-2 stansiyaları yenidən qurulub. Bakı Dəmir Yolu Vağzalında "Defektoskop" infrastruktur-diaqnostika kompleksi quraşdırılıb və Dəmir Yolu Muzeyi təşkil olunub. Köhnə Sabunçu Vağzalının binasında yerləşən muzeydə XIX əsrdə dəmir yolunun yaranması tarixini əks etdirən foto və video materiallar, dəmir yolu və qatar modelləri, dəmir yolunda gedən inkişaf proseslərinin müxtəlif sahələrinə aid eksponatlar nümayiş olunur.

Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev 2019-cu il dekabrın

reconstructed. A three-storey building of the railway police has also been built and equipped at the Sabunchu railway station. Bakikhanov, Koroglu, Keshla and Narimanov stations on the Baku–Sabunchu railway have been completely reconstructed.

On November 19, 2019, Azerbaijan Railways Closed Joint-Stock Company inaugurated the Baku Circular Railway Sabunchu-Pirshagi line after reconstruction. President of the Republic of Azerbaijan Ilham Aliyev attended the opening. As part of the reconstruction, Zabrat-1, Mammadli stops, Pirshagi and Zabrat-2 stations were reconstructed. The Defectoscope infrastructure-diagnostic complex has been installed at the Baku Railway Station and the Railway Museum has been established. The museum, located in the building of the old Sabunchu Station, displays photo and video materials reflecting the history of the railway in the XIX century, models of railways and trains, exhibits related to various areas of development processes on the railway.

29-da "Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC tərəfindən paytaxtın Sabunçu rayonunun Pirşağı qəsəbəsində inşa edilən avtomobil tunelinin açılışında iştirak edib. Yeni tunelin inşası qatarların və avtomobillərin hərəkətinin təhlükəsizliyinin təmin edilməsi ilə bərabər, tıxacların qarşısının alınması, sürücülərin və sərnişinlərin mənzil başına vaxtında və rahat çatması baxımından da mühüm rola malikdir. Abşeron dairəvi dəmir yolu xətti üzrə dəmir yolunun avtomobil yolu ilə eyni səviyyədə kəsişmələrində hərəkətin təhlükəsizliyinin təmin edilməsi üçün ümumilikdə 15 avtomobil tuneli layihələndirilib. Bunlardan 7-si artıq istismara verilib, 7-də isə tikinti-quraşdırma işləri davam etdirilir. Pirşağı qəsəbəsində yerləşən bu tunel Bakı dairəvi avtomobil yolu ilə Abşeron dairəvi dəmir yolunun 28-ci kilometrliyində kəsişir. Tunelin qapalı hissəsinin uzunluğu 160, eni 31, hündürlüyü 6, ümumi uzunluğu isə 566 metrdir.

Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev 2020-ci il martın 18- də Abşeron dairəvi dəmir yolunun Pirşağı–Görədil–Novxanı–Sumqayıt

President of the Republic of Azerbaijan Ilham Aliyev has today inaugurated a car tunnel built by Azerbaijan Railways in the Pirshagi settlement of the capital's Sabunchu district. The construction of the new tunnel not only ensures the safety of trains and cars, but also plays an important role in preventing traffic jams, timely and convenient access of drivers and passengers to their homes. A total of 15 road tunnels have been designed to ensure traffic safety at the same level of railway crossings on the Absheron ring railway. 7 of them have already been commissioned, and construction work is underway on 7 of them. Located in Pirshagi settlement, this tunnel intersects with the Baku ring road on the 28th kilometer of the Absheron ring railway. The closed part of the tunnel is 160 meters long, 31 meters wide, 6 meters high and 566 meters long.

On March 18, 2020, President of the Azerbaijan Republic İlham Aliyev took part in the opening of the Pirshagi-Goradil–Novkhany–Sumgait part of



"Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC tərəfindən paytaxtın Sabunçu rayonunun Pirşağı qəsəbəsində inşa edilən avtomobil tuneli

A car tunnel built by Azerbaijan Railways in the Pirshagi settlement of the capital's Sabunchu district



Novxanı stansiyası
Novkhany station

hissəsinin açılışında iştirak edib. Yenidən qurulan Pirşağı–Görədil–Novxanı–Sumqayıt sərnişin xəttinin açılışı ilə Abşeron dairəvi dəmir yolu tam istismara verilir. Abşeron dairəvi dəmir yolu xəttinin istismar uzunluğu 91, stansiya yolları ilə birlikdə ümumi uzunluğu isə 198 kilometrdir. Qatarların hərəkətinin təhlükəsizliyini təmin etmək məqsədilə xətt üzərində 10 yeraltı avtomobil tuneli tikilib, ikisinin isə inşası davam edir. Piyadaların təhlükəsizliyini təmin etmək üçün ümumilikdə, 25 yeraltı və yerüstü piyada keçidi inşa olunub, dəmir yolu, rabitə və işarəvermə sistemi yenidən qurulub.

Ulu öndər Heydər Əliyevin müəyyən etdiyi və AR Prezidenti İlham Əliyevin uğurla davam etdirdiyi iinkişaf strategiyası nəticəsində Azərbaycan Dəmir Yolları dünyanın inkişaf etmiş ölkələrinin dəmir yolları arasında özünün layiqli yerini tutacaqdır.

the Absheron district railway. With the opening of the reconstructed passenger line Pirshagi–Goradil–Novkhany–Sumgayyt, the Absheron district railway is put into full operation. The operational length of the Absheron ring railway line is 91, and together with station roads – 198 kilometers. In order to ensure the safety of trains, 10 underground car tunnels were built on the line. To ensure the safety of the infantry, 25 underground and ground pedestrian crossings were built, the railway, communication and alarm system was reconstructed.

As a result of the development strategy defined by national leader Heydar Aliyev and successfully continued by President Ilham Aliyev, Azerbaijan Railways will take its rightful place among the railways of developed countries.

AZƏRBAYCAN DƏMİR YOLLARININ RƏİSLƏRİ

HEADS OF THE RAILWAYS IN AZERBAIJAN

1918-2017



Teymur bəy Məlik-Aslanov
Teymur bey Melik-Aslanov
(1918–1920)



Əli Cəfərov
Ali Jafarov
(1945–1953; 1955–1959)



Davud Məlikov
Davud Malikov
(1959–1961)



Abbas Bağırov
Abbas Baghirov
(1961–1979)



Fikrət Kəngərli
Fikret Kengerli
(1979–1983)



Anatoli Platonov
Anatoly Platonov
(1983–1988)



Elbrus Abdullayev
Elbrus Abdullayev
(1988–1992)



Hamlet Talıbov
Hamlet Talibov
(1992–1993)



Eldar İsmayılov
Eldar Ismayilov
(1993)



Vahid Nadirli
Vahid Nadirli
(1993–1996)



Ziya Məmmədov
Ziya Mammadov
(1996–2002)



Mehdi Mehdiyev
Mehdi Mehdiyev
(2002–2004)



Arif Əsgərov
Arif Asgarov
(2004–2015)



Cavid Qurbanov
Javid Qurbanov
(2015-dən / since 2015)



Elbəy Rzaquliyev. “Dəmir yolunun yanında”. “Sumqayıt” silsiləsindən. 1960-cı illər. Azərbaycan Milli İncəsənət Muzeyi

Elbey Rzaquliyev. By the Railway. From the Sumqayit series, 1960s. Azerbaijan National Art Museum



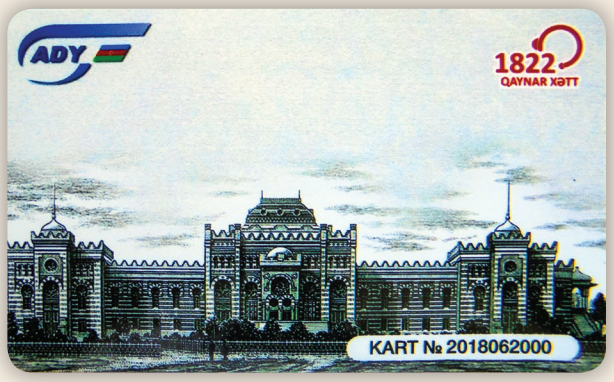
Həsənağa Mustafayev. “Dəmir yolu”. 1930-cu illər. Azərbaycan Milli İncəsənət Muzeyi
Hasanagha Mustafayev. Railway, 1930s. Azerbaijan National Art Museum


2M62-0158


LEO EXPRESS


ADY
STADLER

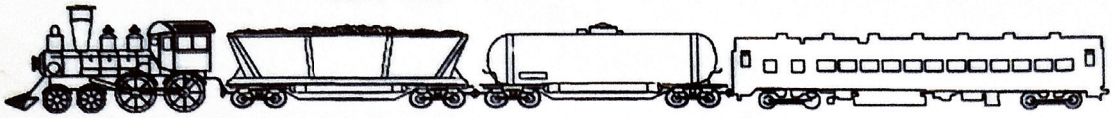

1822
GEDİŞ KARTI
STADLER


ADY
1822
QAYNAR XƏTT
KART № 2018062000


STADLER
ES2-005
Baku


Platforma
№ 5
←7 Yol 6→
Sumgayit Station
Platforma
№ 4
←6 Yol 5→

ADY-nın YARANMA TARİXİ



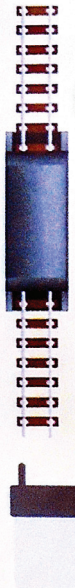
1878-ci
İlk Dəmir Yolunun təməli qoyulub

20 yanvar 1880-ci ildə
İnşası başa çatıb

cəmi 20 KM
Uzunluğu olub

Bakı-Suraxanı-Sabunçu
dəmir yolundan ibarət olub

ADY HAL-HAZIRDA



2954,74 KM
Baş yolların ümumi uzunluğu

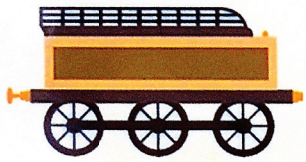


2133,07 KM
İstismar uzunluğu

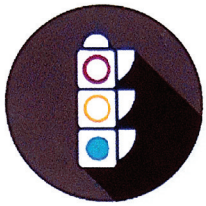
803,3 KM
İkiyollu yolların uzunluğu



54,82%
Elektrikləşdirilmiş xətlər



45,18%
Teplovoz dartqısı ilə işləyən



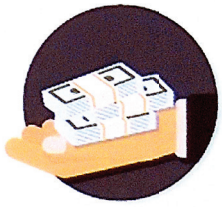
1527,7 KM
Avtomatlaşdırılmış işarəvermə sistemi ilə təchiz edilib



176
Stansiya var



223,751
Daşınmalara çəkilən xərclər (mln. manat)



236,303
Daşınmalardan əldə olunan gəlir (mln. manat)



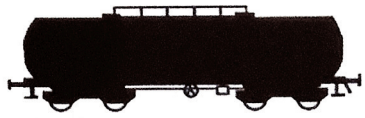
DY ilə
17,088,000
ton yük daşınıb (tranzit malları daxil olmaqla)



DY ilə
1,885,600
nəfər insan daşınıb



17860
Yük vaqonlarının sayı



3104
Konteynerlərin sayı



669
Sərnişin vaqonlarının sayı

İSTİFADƏ OLUNMUŞ ƏDƏBİYYAT

BIBLIOGRAPHY

1. Azərbaycan dəmir yolu // Azərbaycan Xalq Cümhuriyyəti Ensiklopediyası. İki cilddə. Baş redaktor Yaqub Mahmudov. I cild. Bakı, 2004.
2. Azərbaycan dəmir yolu // Azərbaycan Sovet Ensiklopediyası. Doqquz cilddə. I cild. Bakı, 1976.
3. Azərbaycan dəmir yolunun Abşeron şəhərətrafı sahəsi // Azərbaycan Sovet Ensiklopediyası. Doqquz cilddə. I cild. Bakı, 1976.
4. Azərbaycan Xalq Cümhuriyyəti. Nəqliyyat // Azərbaycan Xalq Cümhuriyyəti Ensiklopediyası. İki cilddə. Baş redaktor Yaqub Mahmudov. I cild. Bakı, 2004.
5. Əhmədov H., Diarov A. Bakı uşaq dəmir yolu. Bakı, 1954.
6. Ələt–Culfa dəmir yolu // Azərbaycan Xalq Cümhuriyyəti Ensiklopediyası. İki cilddə. Baş redaktor Yaqub Mahmudov. II cild. Bakı, 2004.
7. Əliyev Q. Azərbaycan nəqliyyatı və iqtisadiyyatı (XIX əsr – XX əsrin ilk onillikləri). Bakı, 2001.
8. Hərbi dəmiryolçular məktəbi // Azərbaycan Xalq Cümhuriyyəti Ensiklopediyası. İki cilddə. Baş redaktor Yaqub Mahmudov. II cild. Bakı, 2004.
9. Qurbanov C., İsgəndər H. Azərbaycan yol tarixi yaradıcıları ensiklopediyası. I cild. Bakı, 2009.
10. Məlik-Aslanov Xudadat bəy // Azərbaycan Xalq Cümhuriyyəti Ensiklopediyası. İki cilddə. Baş redaktor Yaqub Mahmudov. II cild. Bakı, 2004.
11. Məlik-Aslanov Xudadat bəy. Azərbaycan Tarixi Şəcərə Cəmiyyətinin xəbərləri. İkinci buraxılış. Bakı, 2001.
12. Məmmədov Ç. Dəmir yolu islahat yollarında. Bakı, 2006.
13. Məmmədov M. Azərbaycan Dəmir Yolu dinamik inkişaf mərhələsində. 13 oktyabr dəmir yolu işçilərinin peşə bayramı günüdür // «Xalq qəzeti», 12 oktyabr 2016.
14. Məmmədov M. Azərbaycan dəmir yolunun dinamik inkişafı Heydər Əliyevin adı ilə bağlıdır // «Xalq qəzeti», 3 may 2016.

1. Azerbaijan Railways // The Azerbaijan Democratic Republic Encyclopaedia. In 2 volumes. Editor-in-chief Yagub Mahmudov. Volume I. Baku. 2004.
2. Azerbaijan Railways // The Azerbaijan Soviet Encyclopaedia. In 9 volumes. Volume I. Baku. 1976.
3. Azerbaijan Railways in the Absheron Suburbs // Azerbaijan Soviet Encyclopaedia. In 9 volumes. Volume I. Baku. 1976.
4. The Azerbaijan Democratic Republic. Transportation // Azerbaijan Democratic Republic Encyclopaedia. In 2 volumes. Editor-in-chief Yagub Mahmudov. Volume I. Baku. 2004.
5. Ahmadov H., Diarov A. The Baku Children's Railway. Baku, 1954.
6. The Alat-Julfa railway // The Azerbaijan Democratic Republic Encyclopaedia. In 2 volumes. Editor-in-chief Yagub Mahmudov. Volume II. Baku. 2004.
7. Aliyev Q. Azerbaijan Transport and Economy (19th century – first decades of the 20th century). Baku, 2001.
8. The Military-Railway Workers School // The Azerbaijan Democratic Republic Encyclopaedia. In 2 volumes. Editor-in-chief Yagub Mahmudov. Volume II. Baku. 2004.
9. Qurbanov J., Isgandar H. The Encyclopaedia of the History of Azerbaijan Track Builders. Volume I. Baku, 2009.
10. Malik-Aslanov Khudadat bey // The Azerbaijan Democratic Republic Encyclopaedia. In 2 volumes. Editor-in-chief Yagub Mahmudov. Volume II. Baku. 2004.
11. Malik-Aslanov Khudadat bey. News of the Azerbaijan Historical Genealogy Society. Second edition. Baku, 2001.
12. Mammadov C. Innovations on the Railways. Baku, 2006.
13. Mammadov M. Azerbaijan Railways in Dynamic Development. 13 October is a Railway Workers Day// Khalq Qazeti (People's newspaper). 12 October 2016.
14. Mammadov M. The Dynamic Development of Azerbaijan Railways is associated

15. Paşayev M.İ. Azərbaycanda dəmiryolçuların azadlıq mübarizəsi (1880–1920). Bakı, 2012.
16. Paşayev M.İ. 1905–1907-ci illərdə Azərbaycanda dəmiryolçuların azadlıq mübarizəsi. Bakı, 2011.
17. Şərifov K.M. Rusca-azərbaycanca dəmiryol nəqliyyatı terminləri lüğəti. Bakı, 2004.
18. Yollar Nazirliyi // Azərbaycan Xalq Cümhuriyyəti Ensiklopediyası. İki cilddə. Baş redaktor Yaqub Mahmudov. II cild. Bakı, 2004.
19. Абасов М, Гритченко А., Зейналов Р. Азербайджан в годы Великой Отечественной войны (краткий очерк). Баку, 1990.
20. Аббасов М.Г. Баку в годы Великой Отечественной войны. Баку, 1967.
21. Авчухов А. Расчетные знаки коллективного снабжения управления железных дорог С.С.Р. Закавказья //сайт www.bonistikaweb.ru.
22. Айдамиров Т. Вывоз бакинской нефти из Азербайджана в конце XIX – начале XX вв. Баку, 2014.
23. Алиев Г.А. Строительство Бакинско-Тифлисской железной дороги и ее влияние на экономическую жизнь Азербайджана (80–90-е годы XIX века) // Баку, 1986.
24. Алиев Э. Макинская узкоколейная железная дорога // Семафор, вып. 1 (5), август 2003 г.
25. Алиева Р. Первый министр // Газета «Вышка», №6, 14 февраля 2003 г.
26. Альбом исполнительных чертежей Петровско-Бакинской ветви. 1896–1902. Владикавказ, 1902.
27. Аргутинский-Долгоруков А.М. Закавказская железная дорога и её экономическое значение. Тифлис, 1896.
28. Аргутинский-Долгоруков А. История сооружения и эксплуатации Закавказской железной дороги за двадцать пять лет ее существования. 1871–1896 гг. Тифлис, 1896.
29. Аскеров А. Гейдар Алиев и этапы развития стальных магистралей // «Бакинский рабочий», 7 мая 2011.
30. Ахмедов Г.А., Кузьмин М.А. Первая в СССР. Баку, 1966.
31. Багиров А.М. Железнодорожники Азербайджана в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. // «За технический прогресс», 1975, № 5.
32. Багиров А.М., Ахмедов Г.А. Золотой юбилей первой в СССР. Баку, 1976.
33. Беляева В.А. Трудовой героизм рабочих Азербайджана в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.). Баку, 1957.

with the name Heydar Aliyev // Khalq Qazeti (People's newspaper). 3 May 2016.
15. Pashayev M.I. Azerbaijani Railway Workers' Fight for Freedom (1880–1920). Baku, 2012.
16. Pashayev M.I. Azerbaijani Railway Workers' Fight for Freedom from 1905–1907. Baku, 2011.
17. Sharifov K.M. Russian-Azerbaijani Dictionary of Railway Terminology. Baku, 2004.
18. Ministry of Transport/ The Azerbaijan Democratic Republic Encyclopaedia. In 2 volumes. Editor-in-chief Yagub Mahmudov. Volume II. Baku. 2004.
19. Abbasov M., Qritchenko A., Zeynalov R. Azerbaijan during the Great Patriotic War (a short essay). Baku, 1990.
20. Abbasov M.Q. Baku during the Great Patriotic War. Baku, 1967.
21. Avchukhov A. Common Currency Used by the Combined Railways Management of the Transcaucasus SSR // www.bonistikaweb.ru;
22. Aydamirov T. The Export of Baku Oil from Azerbaijan in the late 19th – early 20th centuries. Baku, 2014.
23. Aliyev Q.A. The Construction of the Baku-Tiflis Railway and its Impact on the Economic life of Azerbaijan (the 1880s – 90s) // Baku, 1986.
24. Aliyev E. Makinsky Narrow Gauge Railway // Semaphor, 1st edition (5), August 2003.
25. Aliyeva R. The First Minister // Vishka (Oil Derrick) newspaper, no 6. 14 February 2003.
26. Album of Working Drawings of the Petrovsky–Baku Branch. 1896–1902. Vladikavkaz, 1902.
27. Argutinsky-Dolgorukov A.M. The Transcaucasian Railway and its Economic Significance. Tiflis, 1896.
28. Argutinsky-Dolgorukov A.M. History of the Construction and Operation of the Transcaucasian Railway during its Twenty-five Years' Existence. 1871–1896. Tiflis, 1896.
29. Askerov A. Heydar Aliyev and the Development of the Steel Lines // Bakinskiy Rabochiy (Baku Worker), 7 May 2011.
30. Ahmedov G.A., Kuzmin M.A. The First in the USSR. Baku, 1966.
31. Baghirov A. M. Railway Workers of Azerbaijan in the Great Patriotic War 1941–1945. // Za Tekhnicheskiy Progress (For technical progress), 1975, No. 5.

34. Бещев Б.П. Железнодорожный транспорт СССР в 1959–1965 годах. Москва, 1960.
35. Буланова О. Тайны Баку. Бакинский вокзал: от железнодорожной станции до фаст-фуда // Газета «Эхо», 14 ноября 2015 года.
36. Виды Закавказской железной дороги. Альбом. Тифлис, 1903.
37. Герсеванов М.Н. Кавказская железная дорога. Железноводск, 1874.
38. Головачев А.А. История железнодорожного дела в России. Санкт-Петербург, 1881.
39. Дорога дружбы. К столетию электрифицированной Закавказской железной дороги. Тбилиси, 1973.
40. Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941–1945. Под. ред. Н.С. Конарева. Москва, 1985.
41. Железнодорожные станции СССР. Справочник. Москва, 1981.
42. Закавказская железная дорога и её экономическое значение. Тифлис, 1896.
43. Зверев Л.В. Краткие очерки по истории сооружения, условиям и эксплуатации Закавказских железных дорог. Тифлис, 1901.
44. Зейналов З.А. Железнодорожники Азербайджана в борьбе за магистраль коммунистического труда. Баку, 1964.
45. Зейналов З.А. За магистраль коммунистического труда. Баку, 1965.
46. Зейналов З.А. Пути к вершинам знания (из опыта работы народной академии технического прогресса и экономических знаний железнодорожников Азербайджана). Баку, 1971.
47. Зейналов З.А. Стальной магистрали Азербайджана 100 лет. Баку, 1980.
48. Ибрагимов И.А., Аббасов А.Н. Первый технический вуз Закавказья. Баку, 1981.
49. Имамгулиев Н.А. Трудовой героизм трудящихся. Баку, 1967.
50. Институт инженеров путей сообщения императора Александра I. Составил С.М. Житков. Санкт-Петербург, 1899.
51. История железнодорожного костюма. Ростов на-Дону, 2012.
52. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 1: 1836–1917 гг. Санкт-Петербург, 1994; Т. 2: 1917–1945. Санкт-Петербург, 1997.
53. Кравченко Г.С. Экономика СССР годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.). Москва, 1970.
54. Краткий обзор коммерческой деятельности Закавказских железных дорог. Тифлис, 1912.

32. Baghirov A.M., Ahmedov G.A. The First Golden Jubilee of Electric Railways in the USSR. Baku, 1976.
33. Belyaeva V.A. The Labour Heroism of the Workers of Azerbaijan during the Great Patriotic War (1941–1945). Baku, 1957.
34. Beshev B.P. Railway Transport in the USSR, 1959–65. Moscow, 1960.
35. Bulanova O. Secrets of Baku. Baku Railway Station: from Railway Station to Fast Food // Echo newspaper, 14 November 2015.
36. Views of the Transcaucasian Railway. Album. Tiflis, 1903.
37. Gersevanov M.N. The Caucasus Railway. Zheleznovodsk, 1874.
38. Golovachev A.A. A History of Railway Commerce in Russia. St.Petersburg, 1881.
39. The Tracks of Friendship. To the Centenary of the Electric South Caucasus Railway. Tbilisi, 1973.
40. Railway Workers in the Great Patriotic War, 1941–1945. Edited by N.S. Konareva. Moscow, 1985.
41. Railway Stations of the USSR. Directory. Moscow, 1981.
42. The Transcaucasian Railway and its Economic Significance. Tiflis, 1896.
43. Zverev L.V. Brief Essays on the History of the Construction, Conditions and Exploitation of the Transcaucasian Railway. Tiflis, 1901.
44. Zeynalov Z.A. Railway Workers of the Azerbaijan in the struggle for the Principal Direction of Communist Labour. Baku, 1964.
45. Zeynalov Z.A. For the Principal Direction of Communist Labour. Baku, 1965.
46. Zeynalov Z.A. Routes to the Heights of Knowledge (from the experience of the National Academy of Technical Progress and Economic Knowledge of the Railway Workers of Azerbaijan). Baku, 1971.
47. Zeynalov Z.A. The Steel Highway in Azerbaijan is 100 Years Old. Baku, 1980.
48. Ibrahimov I.A., Abbasov A.N. The First Technical College in the South Caucasus. Baku, 1981.
49. Imamquliev N.A. Workers' Heroic Labour. Baku, 1967.
50. The Emperor Alexander I Institute of Communications Engineers. Compiled by S.M. Zhitkov. St-Petersburg, 1899.
51. History of the Railway Uniform. Rostov on Don, 2012.
52. The History of Railway Transport in Russia and the Soviet Union. Vol. 1: 1836–1917,

55. Кузина Н. Из эры паровозной в эру электрическую // Газета «Гудок», вып. 116, 07 июля 2016.
56. Куманев Г.А. Война и железнодорожный транспорт СССР. Баку, 1988.
57. Куманев Г.А. Советские железнодорожники годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.). Москва, 1963.
58. Мадатов Г.А. Азербайджан в Великой Отечественной войне. Баку, 1975.
59. Мамедов М. Первые военные врачи-азербайджанцы //İRS-Наследие, №1 (67), 2014.
60. Мелик-Асланов Х.Б. Расчет верхнего строения железнодорожного пути. Баку, 1925.
61. Москва–Кавказ. Железнодорожный путеводитель. Москва, 1962.
62. Мурадалиева Э.Б. Города Северного Азербайджана во второй половине XIX века. Баку, 1991.
63. Напорко А.Г. Очерки развития железнодорожного транспорта СССР. Москва, 1964.
64. Паша-Заде Э. Романовы в Баку. Баку, 2000.
65. Пашаев М. (в соавторстве). Из истории железнодорожников Закавказья// Вестник отделения общественных Наук Академии Наук Грузинской ССР, №3, Тбилиси, 1969 г.
66. 50 лет электрификации железных дорог СССР. Москва, 1976.
67. Радциг В.А. Воспоминания энергетика. Москва-Ленинград, 1962.
68. Самедов В. Нефтяная промышленность в Азербайджане в 70-х – начале 80-х годов XIX в. //Наследие, №3 (69), 2014.
69. Смоленский В.А. Города Азербайджана в планах и практике самодержавия по экономическому «завоеванию» Кавказа// Города Азербайджана в период капитализма. Тематический сборник научных трудов. Баку, 1987.
70. Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX века. Москва, 1975.
71. Сологуб К. В помощь генеалогу: погоны служащих казенных железных дорог Российской империи (1915–1917 гг.) // Альманах «Генеалогия», №12/2010.
72. Султанов Б.И. Очерки истории стальной магистрали Азербайджана. Баку, 1997.
73. Таирзаде Н.А. Фаррух бек Везиров – первый горный инженер-азербайджанец. Из истории азербайджанской интеллигенции. Баку, 2009.

St. Petersburg, 1994; Vol.2: 1917–1945, St. Petersburg, 1997.
53. Kravchenko G.S. The Economy of the USSR during the Great Patriotic War (1941–1945). Moscow, 1970.
54. A Brief Overview of the Commercial Activities of the Transcaucasian Railway. Tiflis, 1912.
55. Kuzina N. From the Era of Steam to Electric Trains // Gudok newspaper, edition 116, 7 July 2016.
56. Kumanyov G.A. War and Rail Transport in the USSR. Baku, 1988;
57. Kumanyov G.A. Soviet Railway Workers during the Great Patriotic War (1941–1945). Moscow, 1963.
58. Madatov G.A. Azerbaijan in the Great Patriotic War. Baku, 1975.
59. Mamedov M. The First Military Doctors – Azerbaijanis // IRS-Heritage, No 1 (67), 2014.
60. Malik-Aslanov K.B. Calculations for the Construction of the Upper Railway Structure. Baku, 1925.
61. Moscow – The Caucasus. A Railway Guide. Moscow, 1962.
62. Muradalieva E.B. The Cities of Northern Azerbaijan in the Second Half of the 19th century. Baku, 1991.
63. Naporko A.G. Essays on the Development of Railway Transport in the USSR. Moscow, 1964.
64. Pashazade E. The Romanovs in Baku. Baku, 2000.
65. Pashayev M. (co-author). From the History of the Railway Workers of the Transcaucasus // Bulletin of the Department of Social Sciences of the Academy of Sciences of the Georgia SSR, No 3, Tbilisi, 1969.
66. 50 years of Electrified Railways in the USSR. Moscow, 1976.
67. Radtsig V.A. Memories of a Power Engineer. Moscow-Leningrad, 1962.
68. Samedov V. The Oil Industry in Azerbaijan, 1870s-early 1880s. // Heritage, No 3 (69), 2014.
69. Smolensky V.A. Cities of Azerbaijan in the Plans and Practice of the Autocracy for the Economic Conquest of the Caucasus // Cities of Azerbaijan in the Era of Capitalism. Thematic collection of academic papers. Baku, 1987.
70. Solovyova A.M. Railway Transport in Russia in the Second Half of the 19th century. Moscow, 1975.

74. Таирзаде Н.А. Фатали бек Султанов – первый инженер-азербайджанец // Известия АН Азербайджана, сер. ИФП, 1994 г., №1–4.
75. Таирзаде Н.А. К истории формирования технической интеллигенции в Азербайджане в конце XIX – начале XX в. Из истории азербайджанской интеллигенции. Баку, 2009.
76. Тищенко А.И. Электрификация железных дорог СССР. Москва, 1959.
77. Фатуллаев Ш.С. Градостроительство Баку XIX – начала XX веков. Ленинград, 1978.
78. Фатуллаев Ш. Градостроительство и архитектура Азербайджана в конце XIX – начале XX в. Ленинград, 1986.
79. Худатов В.Н. Закавказье (историко-экономический очерк). Москва–Ленинград, 1926.
80. Шанидзе Н. Возникновение и развитие Закавказских железных дорог и их влияние на экономику края. Тбилиси, 1968.
81. Шаргун Т.А. Проблема профессиональной подготовки специалистов железнодорожного транспорта в XX – начале XXI столетия // «Молодой ученый», 2013, №9.

İNTERNET RESURSLARI:

– http://www.ady.az/ website materials
– www.ourbaku.com website materials (topics: Гарин-Михайловский Николай Георгиевич; Закавказские железные дороги; Исаев Иса Багир оглы; Министерство путей сообщения АДР)
– http://www.dzd-ussr.ru/ website materials (information about the children's railway)

71. Sologub K. Help for the Genealogist: Epaulettes of State Railway Workers in the Russian Empire (1915–1917) // Genealogy Almanac, No. 12/2010.
72. Sultanov B. I. Essays on the History of the Steel Railways of Azerbaijan. Baku, 1997.
73. Tahirzade N.A. Farrukh bey Vezirov – the First Mountain Track Engineer of Azerbaijan. From the History of the Azerbaijani Intelligentsia. Baku, 2009.
74. Tahirzade N.A. Fatali bey Sultanov – the First Azerbaijani Engineer // News of the Azerbaijan Academy of Sciences, ser. IFP, 1994, Nos 1–4.
75. Tahirzade N.A. On the History of the Formation of the Technical Intelligentsia in Azerbaijan in the late 19th – early 20th century. From the History of the Azerbaijani Intelligentsia. Baku, 2009.
76. Tischenko A.I. Railway Electrification in the USSR. Moscow, 1959.
77. Fatullayev S.S. Urban Planning in Baku, 19th – early 20th centuries. Leningrad, 1978.
78. Fatullayev S. Urban Planning and Architecture in Azerbaijan, end of 19th – early 20th century. Leningrad, 1986.
79. Khudatov V.N. The Transcaucasus (a historical and economic essay). Moscow–Leningrad, 1926.
80. Shanidze N. The Origin and Development of the Transcaucasian Railway and its impact on the Economy of the Region. Tbilisi, 1968.
81. Shargun T.A. On the Problem of Professional Training for Railway Transport Specialists in the 19th and Early 20th Centuries // Young Scientist, 2013, No. 9.

INTERNET RESOURCES:

– Materials from http://www.ady.az/
– Materials from www.ourbaku.com (topics: Garin-Mikhailovsky Nikolay Georgievich; The South Caucasus Railway; Isayev Isa Baghir oghlu; Ministry of Roads ADR)
– Materials from http://www.dzd-ussr.ru/ (materials on children's railways)